

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس

دكتور محمود توفيق محمود



المدخل الجنوبي
للبحر الأحمر

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس

دكتور محمود توفيق محمود



الرياض - ص.ب. : ١٠٧٢٠

طبعة ١٤٠٣ هـ ١٩٨٣ م الرياض

بَازَارُ الْمَكْرِجِ لِلنَّشْرِ

مقروء الطبع والنشر محفوظة للناس

لا يجوز استنساخ أي جزء
من هذا الكتاب أو
استزائه، أهد وسيلة
الابتن خطي منت الناشر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اهراء

إلى أستاذتي

- د . محمد فاتح عقيل
- د . محمد محمود الصبياد
- د . محمد محمد سطيع

... اليهم ... في أكرم جوار

المحتويات

الموضوع	الصفحة
إهداء.....	هـ
مقدمة.....	١
الفصل الأول :	
الملامح الجغرافية العامة للمدخل الجنوبي	٧
الفصل الثاني :	
الجغرافية التاريخية للمدخل الجنوبي	٤٧
الفصل الثالث :	
الخصائص الجغرافية المؤثرة في الاستخدام السياسى للمدخل الجنوبي	٨٣
الفصل الرابع :	
الجغرافية السياسية لدول منطقة الارتباط الرئيسى.....	١٥١
الفصل الخامس :	
الجغرافية السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى	٢٠١
الفصل السادس :	
الأبعاد الجيوبوليتكية للمدخل الجنوبي	٢٧٢
خاتمة: نحو تصور لمستقبل المدخل الجنوبي	٣٠٥
مصادر البحث العربية.....	٣١٣
مصادر البحث بغير العربية	٣١٩
الوثائق والتقارير	٣٢١
محتويات الخرائط والأشكال ..	٣٢٣

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وما توفيقى إلا بالله

« مقالة »

الاطار العام للموضوع : الجغرافيا السياسية والجيوپولتكس

الجغرافيا السياسية The Political Geography فرع من الجغرافيا
السبشرية ، يختص بدراسة المناطق المنظمة
سياسيا Political Organized Areas . هذه المناطق تنخرط فى عدة
أشكال ، فهى تتمثل أما فى شكل دولة مستقلة ذات سيادة أو فى شكل مستعمرة
أو فى شكل وحدة إدارية كالولاية والمقاطعة والمحافظة .

وأيا كان الشكل السيامى ، فإن المنطقة السياسية تتكون أساسا من ثلاثة
عناصر هى : الأرض ، والسكان ثم السلطة التى تقوم بتنظيم العلاقة بين السكان
وبعضهم البعض من ناحية ، وبين السكان والأرض من ناحية أخرى . بصيغة
أخرى ، فإن أى منطقة سياسية مهما كان شكلها ، عبارة عن رقعة محددة من
الأرض (الاقليم السيامى) تسكنها مجموعة من البشر (الشعب) ، يتنظمون
فوقها ، بمثل ما يتنظمون معها ، من خلال مجموعة من النظم والقواعد (النظام
السيامى) .

والمنطقة السياسية على هذا النحو تعتبر ظاهرة مركبة ، يدخل فى تركيبها
العديد من العناصر والمقومات الطبيعية والبشرية ، بعضها ثابت وبعضها متغير ،
تجمع بين الوقائع المادية والعقائد الفكرية ، فضلا عن أنها ظاهرة متطورة نامية ،
لها جذور فى الماضى ، بمثل ما لها تطلعات إلى المستقبل .

ولأن الدولة المستقلة ذات السيادة ، هى أكثر أنماط المناطق السياسية شيوعا
ونضوجا فى عالمنا المعاصر ، فإنه يمكن القول بأن الدولة The State هى أساس
وجوه موضوع الجغرافيا السياسية .

ولا شك أن الدولة ، كظاهرة شمولية ، مركبة من عناصر طبيعية وبشرية متعددة ، فإنه يمكن اعتبارها ظاهرة مثالية للباحث الجغرافى ، ذلك أن كثيرا من العناصر ، التى تتركب منها الدولة ، تدخل فى مجال موضوع علم الجغرافيا . كما أن أساليب البحث فى الجغرافيا تتميز بالمرونة والتعدد ، مما جعل الجغرافيا تجمع بين خصائص العلم والفن ، وهو الأمر الذى يتيح للباحث الجغرافى فرصة التعامل مع الظاهرة المركبة فى صورتها التحليلية المجردة ، بمثل ما يتيح له فرصة التعامل معها ، فى صورتها المركبة المعقدة . فعلم الجغرافيا علم تحليلى تركيبي يتيح لصاحبه القدرة على أن يحلل العناصر الطبيعية والبشرية ، التى تتكون منها الدولة ، فى صورتها المجردة ليسهل عليه فهم خصائص مكوناتها ، ثم لا يلبث أن يعيدها فى صورتها الأولى المركبة ، ويوجد بينها فى المكان ، من وجهة نظر شمولية . إذن ، عدسة الجغرافى التى يرى من خلالها ظاهرة الدولة تصبح عدسة مفرقة Divergent حين يقوم بالتحليل ، ثم تصبح عدسته لائمة مجمعة Converging وذلك حين يرد الدولة إلى صورتها المركبة الكلية ، كوحدة طبيعية - بشرية ، تقبل القياس بمثل ما تقبل المقارنة .

وبناء على ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن الدولة ظاهرة جغرافية سياسية Politico-Geographic Phenomenon وأن الجغرافيا السياسية هى العلم الذى يختص بدراسة الدول ، أو كما قال عنها البعض بأنها جغرافية الدول Geography of States⁽¹⁾ .

والجغرافيا السياسية ، حين تدرس الدولة ، فإنها تدرسها بغرض تحليل القوة Power analysis ، فالجغرافيا السياسية تقوم بشرح جسم الدولة بغرض الكشف عن جوانب القوة ، ومواطن الضعف ، التى يمكن أن تؤثر فى قوة الدولة ووزنها السياسى .

وحين يعمد الجغرافى إلى تحليل القوة فإنه لا يغفل حقيقة مؤداها : إن الدولة جزء لا يتجزأ من الخريطة السياسية للعالم ، وإن العلاقات المكانية التى يمكن أن تنشأ بين المواقع المتباعدة ، والمواضع المتباعدة ، لا ينبغى أن تسقط من الاعتبار ،

(1) Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1955, P.3

أثناء عملية تحليل القوة ، ففوة الدولة لا تتوقف فقط على التفاعل الرأسي القائم بين السكان والمساحة السياسية ، وإنما تستمد بعض أسباب قوتها أو ضعفها من التفاعل الأفقي القائم بين الدول وبعضها .

وخلاصة ما تقدم فإنه يمكن تعريف الجغرافيا السياسية بأنها ذلك الفرع من الجغرافيا البشرية الذى يختص بدراسة الدولة ، بغرض تحليل قوتها فى إطار حدودها الدولية ، وفى صورتها الكائنة ، مع العناية بدراسة سلوك الدولة القانونى إزاء جوانب القوة ، وكيفية تدعيمها ، وإزاء مواطن الضعف وكيفية علاجها . وعلى ذلك فالجغرافيا السياسية ، كما تسعى إلى تأصيل القوة ، فإنها تسعى أيضا إلى تأصيل السلوك .

وإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة بغرض تحليل القوة ، فإن هناك اتجاهها منشقا عن الجغرافيا السياسية يسمى بالجيوپوليتكس Geopolitics يدعو إلى عدم الاكتفاء بتحليل القوة ، وضرورة تجاوز ذلك إلى العمل على تعزيز القوة وتدعيمها ، وذلك بتحويل نتائج التحليل التى تصل إليها الجغرافيا السياسية إلى مادة يستفيد ويسترشد بها القادة السياسيون ، فى عملية صنع القرار السياسى . وهذا القرار السياسى له صبغة جغرافية Politico-Geographic decision ، لأنه يتخذ لأجل إصلاح العيوب القائمة فى المكان الذى تشغله الدولة ، حتى لو أدى ذلك إلى التوسع واستخدام القوة . فالدولة فى نظر الجيوپوليتكيون كائن حى ، لا بد أن ينمو عن طريق التوسع وضم الأراضى ، وإذا لم ينم فهو يصبح عرضه للاندثار والهلاك ، أى أن توسع الدولة من وجهة نظر الجيوپوليتكس هو حق تفرضه القوانين الطبيعية التى تحكم كل شئ حى .

والجيوپوليتكس ، على هذا النحو ، تجعل من الغاية تبريرا للوسيلة ، وتحاول أن تجد مبررات لسلوك الدولة ، حتى لو كان هذا السلوك يتعارض مع قواعد ومبادئ القانون الدولى ، فكأنها بذلك تقوم بدور « الضمير الجغرافى » للدولة ، الذى يذكر القادة بما يجب أن يفعلوه لتدعيم قوة دولتهم ، أى بما ينبغى أن تكون عليه دولتهم .

وعلى ذلك ، فإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة ، بغرض تحليل القوة Power Analysis فإن الجيوبوليتكس تدرس الدولة بغرض تعزيز القوة Power confirmation فالجيوبوليتكس هي المستقلة عن رعاية المصالح والمطالب المكانية أو الجغرافية للدولة ، بما يزيد من قوتها ، لأن البقاء على الخريطة السياسية للدولة الأهم والأعظم .

الإطار الخاص للموضوع : المدخل الجنوى :

يستمد المدخل الجنوى أهميته من موضعه كنقطة اختناق تكتنف الشريان البحرى العالمى ، ومن موقعه فى نهاية الطرف الجنوى للبحر الأحمر ، الذى يعد أقصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، يحكم خصائصه الجغرافية المتميزة .

ومحاول هذا الكتاب الوقوف على طبيعة العلاقة المتبادلة بين اليابس والماء فى هذا الجزء المتميز من العالم ، وبصيغة أدق فإن هذا الكتاب يهدف إلى التعرف على مدى تأثير هذا الاختناق البحرى - كظاهرة جغرافية طبيعية - على تشكيل نمط الاستخدام السياسى لليابس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، وبيان مدى تأثيره على قوة الدول التى تنظم فى الإطار العام للمدخل الجنوى للبحر الأحمر .

ولا تتوقف الدراسة فى هذا الكتاب عند حد اليابس المحيط مباشرة بالمدخل البحرى ، وإنما تتجاوز ذلك إلى العناية بدراسة تأثير هذا الاختناق البحرى على الوحدات السياسية البعيدة ، الواقعة خارج حوزة الجغرافى ، والتى ترتبط به من خلال مجموعة من المصالح والمطالب المكانية ، وبيان مدى تأثير هذه المصالح والمطالب على سلوك هذه الوحدات السياسية إزاء منطقة المدخل .

ودراسة المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، على هذا النحو ، لابد أن يكتنفها كثير من الصعاب والمشاكل ، بعضها يتعلق بأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية بصفة عامة ، والبعض الآخر يتعلق بمنطقة المدخل فى حد ذاتها . فأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية يحتاج إلى جهد مضى للإلام بكثير من فروع العلم والمعرفة ، والاستعانة بنتائجها ، وذلك بالقدر الذى لا يفقد

الباحث سيطرته على موضوع بحثه ، والاحتفاظ بشخصيته كجغرافي يعالج ظاهرة سياسية تتمثل في الدولة .

ويرتبط بهذه الصعوبة صعوبة أخرى ، تتمثل في كيفية صهر هذه المعارف المتنوعة ونسج خيوطها بالدقة والمهارة التي لا تجعل القارئ يشعر بأن هناك نوعاً من التركيب المفتعل ، الذي يجعل كل فرع من فروع المعرفة يحتفظ بخصائصه في صورتها الأولية المتميزة . ولذا فإن المؤلف يعتقد بأن آفة الجغرافيا السياسية ، ومشكلتها الرئيسية ، تكن في عدم قدرة الباحثين على صهر هذه المعارف داخل بوتقة جغرافية متميزة ، بالصورة التي لا يشعر معها القارئ بأنه أمام عملية مزج مفتعل ومصطنع ، وحتى لا يخرج البحث الجغرافي السياسي في صورة دائرة المعارف .

أما عن الصعوبات المتعلقة بمنطقة المدخل ، فهي تكن بالدرجة الأولى في نقص المادة العلمية ، اللازمة لدراسة ظاهرة يفترض فيها التميز بالشمولية والتركيب . وتظهر هذه الصعوبة نتيجة لعدة ظروف وعوامل ، منها عدم تمكن المؤلف من القيام بدراسة ميدانية للمنطقة ، وعدم توفر المعلومات والبيانات الإحصائية الدقيقة التي تغطي كافة متطلبات هذه الدراسة ، حتى إنه يمكن إضافة هذه الظاهرة كأحدى الخصائص المميزة لمنطقة المدخل ، كبقعة واضحة من التخلف على خريطة العالم السياسية . ففضلا عن قلة وتندرة المعلومات والبيانات المتاحة ، فهي أيضا بيانات يغلب عليها الطابع التقديرى بصفة عامة . ولعل ذلك هو الذى دفع بالمؤلف إلى طرق كل الأبواب ، والاستعانة بدوائر المعارف ، والكتب السنوية ، والمجلات ، والصحف ، لاستكمال المادة العلمية ، اللازمة لتغطية كافة جوانب هذه الدراسة ، مع التأكيد على حرص المؤلف على توخي الحرص والحذر الكاملين ، وإعمال الحاسة العلمية في تعامله مع هذه المصادر .

وهذا الكتاب يقع في ستة فصول ، ويمكن القول بأن الفصول الثلاثة الأولى منها تتعلق بالمدخل الجنوى ، بمفهومه البحرى ، في حين ترتبط بقية الفصول

بالمدخل الجنوبي بمفهومه البرى . فالفصل الأول عبارة عن فصل تمهيدى يتناول الملامح العامة لمنطقة الدراسة ، والأسس التى استند إليها المؤلف لتحديد هذه المنطقة مكانيا ، ثم وضعها فى مقارنته مع المناطق التى تتشابه معها فى هذه الملامح العامة .

أما الفصل الثانى فهو عبارة عن محاولة لتتبع كيفية نمو اللاندسكيب السياسى لمنطقة المدخل الجنوبى ، مع التركيز على دور الاستعمار الاستراتيجى فى تشكيل هذه الملامح . وفى الفصل الثالث يتناول المؤلف الخصائص الجغرافية التى تميز منطقة المدخل الجنوبى ، وتؤثر على طبيعة استخدامه السياسى ، كالموقع والسواحل والجزر ، فضلا عن الخصائص الهيدروجرافية ، كالملوحة ، والحرارة ، والتيارات البحرية .

ويتنقل المؤلف خلال الفصول الثلاثة الباقية ، من الماء إلى اليابس ، حيث يتناول فى الفصلين الرابع والخامس ، الجغرافيا السياسية للدول التى تدخل فى الحوز الجغرافى للمدخل البحرى ، بغرض بيان تأثير هذا الاختناق البحرى ، على تشكيل المظهر السياسى Political Aspect لهذه الدول ، وما يعتريه من جوانب قوة ، ومواطن ضعف . أما الفصل السادس والأخير فهو عبارة عن دراسة لمطالب القوى الخارجية ، فى منطقة المدخل الجنوبى ، وأثره فى تشكيل سلوك هذه القوى السياسية إزاء هذه المنطقة .

وعلى الرغم من أن مهمة البحث فى مجال الجغرافيا السياسية لا تخفى ضرورة التنبؤ بالمستقبل ، إلا أن المؤلف حاول أن يطرح ، من وجهة نظره الخاصة ، تصورا لمستقبل المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، على الخريطة السياسية ، فى ضوء المعطيات المتاحة .

ويود المؤلف فى النهاية ، أن يسجل تقديره وشكره لكل من تفضل بمعاونته فى إتمام هذه الدراسة ، ويخص بالذكر أساتذته : د . محمد صنى الدين أبو العز ، د . محمد السيد غلاب ، د . محمد محمود الصياد .
ولله الفضل من قبل ومن بعد

المؤلف

القاهرة فى يناير ١٩٨٩م -

الفصل الأول

الملاح الجغرافية العامة
للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

المقدمة

المقدمة العامة

المقدمة الخاصة بالبحر الأحمر

أولاً : أهمية ذلك الموضوع :

إن أهم ما يميز المدخل الجنوبي للبحر الأحمر على الخريطة ، أنه منطقة يزدهر فيها ضغط اليابس على مياه البحر . وكلما تزايد هذا الضغط كلما تزايدت بالتالي صلاحيات هذا اليابس وتقدرته على السيطرة على المياه والتحكم فيها ، سواء كانت هذه المياه تستخدم كوسيلة للاتصال والانتقال أو كمصدر للثروة الحية وغير الحية ، أو كلاهما معا .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يعنى في الفقه الدولي زيادة مسطح المياه الداخلية والإقليمية Inland & Territorial Waters - التي تخضع لسيادة دول اليابس الساحلية - على حساب المياه الدولية أو أعالي البحار والتي يسودها مبدأ حرية الاستخدام Freedom of the High Seas

وأحياناً يصل ضغط اليابس على مياه البحر إلى حد التصاق أو تداخل المياه الإقليمية للدول المتقابلة بحيث لا يتسع المجال لوجود مسطح مائي تنطبق عليه صفة البحر العام الحر . وفي مثل هذه الحالة جرى العرف الدولي على اعتبار خط الوسط Median line هو الحد الذي لا يحق للدول المتقابلة أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد منه (١) .

وغالباً ما تعرف المناطق التي يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة باسم المضائق Straits التي هي في النهاية عبارة عن انكماش Contraction

• لم يتفق بعد المجتمع الدولي على تحديد مدى اتساع المياه الإقليمية ولكن لوحظ أن غالبية الدول تأخذ بمسافة اثنتي عشر ميلاً (١٩,٢٠ كيلومتراً) كتحديد لعرض مياهها الإقليمية (يمكن مراجعة :

Prescot, J. The Political Geography of the Oceans. -N.Y.: A Halsted Press Book, 1975, p. 41.
(1) Boggs, S. Problems of Water Boundary Definition. -Geographic Review, vol. 27, 1937, pp. 552-553.

لمياه البحر المحصور بين جزئين من اليابس . وبصفة أخرى فإن المضيق عبارة عن ممر بحري يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين مسطحين من المياه ^(١) .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يؤدي إلى زيادة طول الساحل بالنسبة لمساحة المسطح المائي ، الأمر الذي يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المسطح المائي من جانب المواقع الساحلية المطلة عليه وبالتالي فإن ذلك يحد من حرية الحركة والنشاط في عمق البحر بعيدا عن تطفل الساحل . هذا التطفل يتم إما في صورة اختطاف مسبق وتفتيش وإثبات براءة المرور في حالة الملاحة الحربية ، أو في صورة رسوم عبور أو جارك أو خدمات في حالة الملاحة التجارية ^(٢) .

ومن هنا فإن المناطق التي يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر غالبا ما تحتل مكانة بارزة في مجال الاستراتيجية البحرية حيث تعرف هذه المناطق باسم نقاط الاختناق Choke Points ^(٣)

وانكماش المسطح المائي لا يتوقف فقط على ضغط السواحل المتقابلة Opposite Shores بل يمكن أن يتحقق عن طريق الجزر التي تتخلل المسطح المائي سواء كانت هذه الجزر مقطوعة من الساحل أو بارزة من القاع . هذه الجزر تؤدي في النهاية إلى تضيق المسطح المائي وتعقيد المجرى الملاحي بالإضافة إلى أنها تزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء وذلك على اعتبار أن هذه البقع الجزرية التي تبرز فوق سطح الماء ، أو بالقرب منه ما هي إلا قواعد متقدمة لليابس داخل المياه . ولا شك أن قيمة وتأثير هذه الجزر كعامل ضغط على مياه البحر تتوقف في النهاية على طبيعة انتشارها وتغطيتها وتوزيعها .

(1)-Whiteman M. Digest of International Law, Vol. 4, 1965, p. 417.

(٢) محمود توفيق ، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية - القاهرة : مجلة السياسة الدولية ،

العدد ٥٧ ، يوليو ١٩٧٩ ، ص ٢٤ - ٤١ .

(3) Lewis, J. The Strategic Balance in the Mediterranean.-Washington D.C: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1976, p. 8.

- الجزيرة هي مساحة من الأرض مكونة طبيعيا وعاطلة بالماء حتى في حالة المد العالى . يمكن مراجعة : إبراهيم العناني ، النظام القانوني للبحر - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - القاهرة :

معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ، ص : ١١١ - ١٢١ .

وانحاش المسطح المائي لا يمكن النظر إليه من زاوية الانكاش الافقي
فحسب ، بل يمكن النظر إليه أيضا من زاوية الانكاش الرأسى وذلك على
اعتبار أن قاع البحر يمكن أن يقوم بالضغط من أسفل إلى أعلى بحيث يودى إلى
انكاش عمق المياه . فالأعماق الضحلة تؤثر بلا شك على طبيعة استخدام المسطح
المائى وخاصة فيما يتعلق باستخدام هذا الوسط المائى كوسيلة للانتقال والاتصال .
وغالبا ما تتسم حركة الملاحة فى مثل هذه المياه بطابع الحرس والحذر لتخيز
الأعماق المناسبة وتفادى العقبات القاعية .

والمدخل الجنوى للبحر الأحمر عبارة عن منطقة اختناق تتوفر فيها كل
المعطيات التى سبق ذكرها ، سواء فيما يتعلق بالسواحل المتقابلة الضاغطة أو
إنتشار الجزر أو الأعماق التى تتميز نسبيا بالضحالة . علاوة على ذلك فإن المدخل
الجنوى للبحر الأحمر تتوفر فيه الظروف الملائمة لنمو الشعاب المرجانية . هذه
الشعاب تحتاج فى نموها إلى درجة حرارة مرتفعة ونسبة ملوحة عالية فضلا عن
الأعماق الضحلة نسبيا . ونمو الشعاب المرجانية يزيد من ضغط اليابس على الماء ،
خاصة تلك الشعاب التى تنمو بمحذاء السواحل على هيئة حواجز **Barrier reefs**
يتراوح عرضها ما بين ٥٠ ، ٩٠ مترا . كما تنمو الشعاب المرجانية داخل المسطح
المائى فوق الأعماق الضحلة . بحيث تظل مغمورة بالمياه ولا تظهر فوق السطح .
وتعرف هذه الشعاب باسم الشعاب المغمورة **Submerged reefs**

والبحث عن صفة الاختناق فى الجزء الجنوى من البحر الأحمر سيجعل
الذهن ينصرف مباشرة إلى باب المنذب باعتباره مضيقا تنطبق عليه تماما صفة
الاختناق . فمضيق باب المنذب يبلغ اتساعه نحو ٢٣ر٢ كيلومترا^(١) فيما بين رأس
باب المنذب شرقا ورأس سيعان **Si Ane** غربا .

وتقوم جزيرة برم (ميون) - التى تبلغ مساحتها ١٢ر٨ كيلو مترا مربعا^(٢)
بتقسم المضيق إلى ممرين ، أحدهما شرقى صغير يطلق عليه أحيانا اسم باب

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967, p. 140
(2) Encyclopaedia Britannica, 1976, Macropaedia, vol. 19, p. 1079.

اسكندر ويبلغ عرضه ٣٨ كيلو مترا ، وآخر غربي كبير يسمى أحيانا مرميون ويبلغ إتساعه ٢١٨ كيلو مترا . وبالإضافة إلى جزيرة برم توجد مجموعة جزر سيبا (ست جزر) في داخل المضيق الكبير وعلى مقربة من الساحل الغربي . وإذا وضعنا في الاعتبار هذه الجزر الصغيرة فإن إتساع المضيق الكبير لن يزيد عن ١٧٨ كيلو مترا . أما الشعاب المرجانية فهي أيضا تشغل جزءا من مضيق باب المندب بحيث تجمهر الإتساع الحقيقي للمضيق الشرق الكبير لا يتأثر ١٧ كيلومترا كما أننا تكاد نصل المضيق الشرق الصغير أمام حركة السفن الكبيرة . وأما التيارات البحرية في المضيق الصغير تتميز بقوة غير العادية .

وقاع مضيق باب المندب غير منتظم ، تتخلله أشرطة صدعية ثانوية ، كما تغطي بعض أجزاء القاع تلال بعضها يقرب من سطح المياه والبعض الآخر يظور فوقه على شكل جزر . وبصفة عامة فإن متوسط العمق في المضيق الشرق الصغير لا يتجاوز ٨١ مترا في حين يصل في المضيق الغربي الكبير إلى نحو ٢٣٠ مترا . وهذه الأعماق المتوسطة نسبيا نراها مستمرة بنفس هذا المستوى تقريبا في الأجزاء الشمالية حتى خط عرض ١٧ شمالا الذي يمثل الحد الجنوبي للأخدود الصدعي الأوسط الذي يمتد شمالا حتى خط عرض ٢٥ شمالا تقريبا والذي يمتد عمقه إلى نحو ١١٠٠ متر^(١) . كما ينحدر القاع بصورة سريعة نحو خليج عدن بحيث يمتد أخدود صدعي مماثل يصل عمقه إلى نحو ١٠٠٠ متر . وعلى ذلك فإن قاع بونغاز باب المندب يشكل ارتفاعا يفصل بين مياه خليج عدن والبحر الأحمر ويفرق بينهما في الخصائص الطبيعية من حيث الحرارة والملوحة والكثافة .

وإذا غادرنا مضيق باب المندب شمالا أو جنوبا فإن درجة الاختناق تقل تدريجيا حيث يأخذ اليابس القابض على المياه في الانفراج التدريجي ، الأمر الذي يعني أن درجة تحكم اليابس في المياه تقل أيضا بصورة تدريجية .

١ . قام المؤلف بحساب هذه المتوسطات من واقع خريطة الاديمالية - لوحة رقم ٦ المعلقة المطبوعة

بلندن في مارس ١٩٧٩ .

(1) Dubertet, L. Review of Structural Geology of the Red Sea and Surrounding areas. - Phil. Trans. Soc. London. A. 267, 9-20, 1970



جنوب البحر الأحمر وخليج عدن

Source: Abdel-Gawad, M.

المصدر :

"Falcon and others, Discussion on the structure and Evolution the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopian Rift Junction".- Philosophical Transaction of the Royal society. No. 1181, vol. 267. Landon ,The Royal Society, 1970" pp.23-40.

ويمكن التمييز بين مستويين من مستويات التحكم والارتباط :

المستوى الأول : يتمثل في المنطقة التي تتحكم وترتبط بصورة رئيسية ومباشرة بمضيق باب المندب . أو نقطة الاختناق الأساسية .

المستوى الثاني : يتمثل في المنطقة التي تتحكم وترتبط بصورة ثانوية وغير مباشرة بنقطة الاختناق . وذلك بحكم عامل الاتساع وعامل التباعد بين نقطة الاختناق في هذه المنطقة .

أما عن منطقة الارتباط الرئيسى : فهي تتمثل في المنطقة التي تلى مباشرة مضيق باب المندب ، سواء تجاه الشمال أو الجنوب . وأهم ما يميز هذه المنطقة أن اليابس يبدأ فيها عملية التحول من حالة الانفراج إلى حالة الاقتراب والضغط بقوة على مياه البحر إلى حد الاختناق المتمثل في مضيق باب المندب .

ويمكن أن نصطلح على تسمية هذه المنطقة باسم المنطقة الملامة Converging Zone وهذه المنطقة يمكن أن تصبح منطقة مفرقة Divergent Zone في حالة ما إذا كان مسار الحركة يبدأ من مضيق باب المندب تجاه الشمال أو الجنوب حيث الانفراج .

والمنطقة الملامة تتمثل شمالا في ذلك الجزء الممتد من مضيق باب المندب إلى خط عرض ١٣ - ١٤ شمالا ، وهو الخط الذى يمثل الحد الشمالى لمجموعة الجزر التي تقع في الطرف الجنوبى للبحر الأحمر . وهذه الجزر هي : أبو عيل - ظفار - الحنيش الصغيرة - الحنيش الكبيرة - فاطمة وحالب ، إلى جانب بعض الجزر الأخرى الأقل أهمية . وهذه الجزر تكاد تتوسط المجرى الملاحي في هذا الجزء من البحر الذى يزداد اتساعه كلما اتجهنا شمالا : فهو يتراوح بين ٢٥ كم (١٦ ميلا) جنوبا (فيما بين دباب شرقا ورأس سستيان غربا) ونحو ١٠٥ كيلو مترا شمالا (فيما بين رأس المطينة شرقا ورأس علوب غربا) . وتقوم هذه الجزر بشطر الاتساع إلى قسمين . أحدهما شرقى يتراوح اتساعه بين ٢٨ و ٨ كيلو مترا . (بين ظفار ورأس المطينة) ونحو ٣٥ كيلو مترا (بين دباب ورأس علوب) ، أما القسم

الغربي فهو أكثر اتساعا إذ يتراوح بين ١١٥ كيلو مترا شمالا (بين طقار ورأس
علوب) وحوالي ١١ كيلو مترا جنوباً (بين فاطمه وساحل اريتريا) .

أما عن الأعماق فهي تزيد بصفة عامة كلما اتجهنا جنوبا ، ويبلغ متوسط
العمق حوالي ٤٩ مترا (١٦٣ قدما) في الجزء الشرق وحوالي ٥٢ مترا في القسم
الغربي الكبير ولذا تتركز حركة الملاحة بصورة واضحة في القسم الغربي سواء
لعامل الاتساع أو لعامل العمق . وعلى ذلك يمكن القول بأن من يسيطر على هذه
المجموعة من الجزر يستطيع أن يسيطر على المنطقة الالامة الشمالية . ومن يسيطر على
المنطقة الالامة الشمالية يستطيع أن يسيطر على مضيق باب المندب .

أما عن المنطقة الالامة جنوبا فهي تقريبا تمتد بين الخط الواصل بين عدن
وجيبوتي شرقا ومضيق باب المندب غربا . ويتدرج الاتساع في هذه المنطقة بين
١٨٠ كيلومترا بين عدن وجيبوتي ونحو ٢٣٢ كيلو مترا وهي المسافة التي تمثل
اتساع مضيق باب المندب . أي أن الاتساع في المنطقة الالامة الجنوبية يضيق
تدرجيا بمعدل ٢٠٦ ك لكل كيلومتر .

وإذا كان الاختناق يعني في النهاية التحكم في المجرى الملاحي فإن صفة
التحكم تتوفر في ميناء عدن بالدرجة الأولى باعتباره الميناء الرئيسي في المنطقة
الالامة الجنوبية ، خاصة وأن الدخول إلى البحر الأحمر يعني بداية مرحلة طويلة
لما يتخللها من صعاب . هذه الصعاب تتمثل في جذب سواحل البحر الأحمر ،
وندره موانيه وكثافة الشعاب المرجانية التي تمتد بمحذاة سواحله ، الأمر الذي
يضعاف من أهمية موانئ المنطقة الالامة .

ويشترك ميناء جيبوتي مع ميناء عدن في التحكم في المنطقة الالامة الجنوبية
ولكن بدرجة تحكم أقل . ويرجع ذلك أساسا إلى انحرافه وبعده عن الخط
الملاحي الرئيسي والمباشر الذي يربط بين الشرق والغرب . بحيث يلزم السفينة
المتجهة إلى جيبوتي أن تقطع مسافة تستغرق في المتوسط حوالي ست ساعات

للوصول للميناء^(١) . هذا فضلا عن بعد ميناء جيبرى عن مراكز إنتاج البترول الرئيسية مما يزيد من ارتفاع أسعار التمويل نسبيا لذا فميناء جيبرى يعد ميناء توصيل وتوازن بالدرجة الأولى .

والخلاصة أنه يمكن القول بأن من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى وجيبرى بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المندب .

أما منطقة الارتباط الثانوى فهي ترتبط بالموقع^(٢) أكثر من ارتباطها بالموضع^(٣) كما هو الحال بالنسبة لمنطقة التحكم الرئيسى . فالمواقع الحاكمة لها أهمية خاصة في مجال الدراسات الجغرافية السياسية . فالموقع الحاكم يتيح لمن يسيطر عليه أن يسيطر على نفوذه على مساحات شاسعة - وقد تكون بعيدة - دون حاجة إلى الإمكانيات الماثلة التي تتطلبها السيطرة المباشرة . فالموقع الحاكم هنا يحقق اختزالا في السيطرة وهو ما يمكن أن نسميه بالسيطرة الاستراتيجية Strategic Control تميزا لها عن السيطرة الجغرافية Geographic Control

وصفة الموقع الحاكم تتوفر شمال المضيق في مجموعة من الجزر ، التي يمكن أن نطلق عليها اسم « البوابات » وهذه الجزر التي تقع على بعد يبلغ نحو ٢٦٥ كم (١٦٦ ميلا) شمال المضيق : تنتشر بكثافة عالية نسبيا في القطاع البحرى المتد من جيزان على الساحل السعودى ومصوع على الساحل الأثيوبى . وهى تتمثل بصفة أساسية في كل من جزر : فراسان - دهلك - الطير - قران - الزير .

• يعتبر ميناء عدن من موانئ الخمين Ports of call الهامة في العالم ، خاصة في فترات ازدهار قناة السويس ، حتى أن معدل السفن التي يمرى تمويها سنويا تقدر بنحو ٦٠٠٠ سفينة . ويزيد من أهمية ميناء عدن كمحطة طريق Way-station هامة قيامه على خليج طبعى عميق تحميه الجبال من ناحية الجنوب والشرق من الرياح الموسمية فضلا عن التجهيزات الصناعية الأخرى ، يمكن مراجعة : The Port of Aden Handbook, 1967, p.3.

(١) حمدى الطاهرى ، جيبرى : أمن البحر الأحمر - القاهرة ، المطبعة العربية الحديثة

١٩٧٧ ، ص . ١١ .

× الموقع Location هو عبارة عن الاطار الجغرافى الكبير الذى يحدد علاقات المكان بغيره من الاماكن والظواهر الطبيعية والبشرية (للمكان من الخارج)

□ للموضع Site هو عبارة عن ملامح وخصائص المكان الماخيه (المكان من الداخل)



مضيق باب المندب

Source: Abdel-Gawad, M. op.cit.

المصادر :

وهذه الجزر بكثافتها العالية تكاد تعين وتحدد المجرى الملاحي عبر طريق الاقتراب الشمالى لمضيق باب المنذب . وذلك على الرغم من اتساع البحر فى هذا الجزء . إذ تبلغ المسافة بين جيزان ومصوع ما يقرب من ٢٣٠ كم (١٤٤ ميلا) .

وبما أن البحر الأحمر يكاد يخلو شمالا من مثل هذه الجزر الاعراضية - باستثناء خليجى العقبة والسويس - فإنه يمكن القول بأن هذه الجزر تمثل (البوابة الشمالية) لمضيق باب المنذب وبالتالي فإن من يسيطر على هذه الجزر فكأنما يسيطر على البوابة الشمالية للمضيق . ومن يسيطر على هذه البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم فى مضيق باب المنذب ويسيطر عليه .

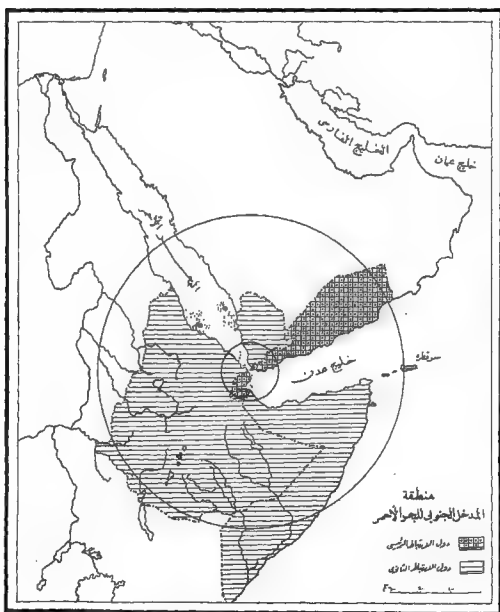
وصفة الموقع الحاكم تتوفر جنوب المضيق فى مجموعة أخرى من الجزر الاعراضية التى تتمركز فى موضع متميز عند مدخل خليج عدن ، الذى يمثل بدوره طريق الاقتراب الجنوبى لمضيق باب المنذب ، هذه الجزر هى : عبد الخورى Abd-el-Khuri سمحا Semha درزى Drzi ، وأخيرا جزيرة سوقطرة التى تعد أكبر وأهم هذه الجزر جميعا .

وعلى الرغم من أن هذه الجزر لا تقع تماما داخل مدخل خليج عدن (٣٥٠ ك تقريبا) ولا تعترضه بكثافة إلا أن موقعها يتيح لها السيطرة الاستراتيجية والقيام بدور «الحارس» لمدخل خليج عدن الذى يمثل بدوره (البوابة الجنوبية) لمضيق باب المنذب .

وعلى ذلك فإنه يمكن القول بأن من يسيطر على هذه الجزر - وخاصة سوقطرة - فإنه يسيطر على مياه خليج عدن - ومن يسيطر على مياه خليج عدن فإنه يسيطر على ميناء عدن . وأخيرا من يسيطر على ميناء عدن يستطيع السيطرة على مضيق باب المنذب .

والخلاصة :

يمكن تحديد منطقة الدراسة من خلال تصور نظرى هندسى يقوم أساسا على العلاقة بين اليابس والماء فى هذا الجزء من العالم . والمقصود بالماء هنا المر البحرى الهام المتمثل فى مضيق باب المنذب



وامتداده البحرى . أما اليابس فيعنى المكان أو اليابس المحيط بمضيق باب المندب
وامتداده البحرى ، والذي جرى استخدامه سياسيا من خلال علاقته المتبادلة
بهذا المضيق البحرى الهام .

ويمكن رؤية هذا التصور النظرى الهندسى ممثلا فى دائرتين مشتركتين فى مركز
واحد Concentric Circles على النحو التالى :

١ - دائرة الارتباط الرئيسى :

وهى الدائرة الداخلية Internal circle . ومركز هذه الدائرة يتمثل فى
جزيرة برىم التى تقع داخل مضيق باب المندب وفى بؤرته باعتبار أن هذا المضيق
يمثل نقطة الاختناق الأساسية ، أو « خاصرة » منطقة المدخل الجنوبى للبحر
الأحمر .

وتشمل هذه الدائرة المنطقة التى اصطللحنا على تسميتها باسم المنطقة اللامة
التي تمتد شمال المضيق حتى خط عرض ١٤ر١٣ شمالا : أما فى جنوب المضيق
فهى تتمثل فى المنطقة الممتدة حتى الخط الواصل بين عدن وجيبوتى ، وهذه
المنطقة تتحكم بصورة مباشرة ورئيسية فى مضيق باب المندب الذى يمثل مركز
هذه الدائرة .

وتشمل هذه الدائرة من الوحدات السياسية كلا من جمهورية اليمن
الديمقراطية الشعبية (اليمن الجنوبية) وجمهورية جيبوتى .

٢ - دائرة الارتباط الثانوى :

وهى الدائرة الخارجية Outer circle ، وتمتد هذه الدائرة لتشمل الجزر
التي اصطللحنا على تسميتها بجزر البوابات وهى التى تتحكم فى طريق الاقتراب
من مضيق باب المندب . وهى تتمثل شمالا وبصفة عامة فى كل من جزر شط
فراسان وشط دهلك . كما تتمثل جنوبا فى جزر سوقطره - عبد الحورى -
والاخوان . وهذه المنطقة تتحكم بصورة ثانوية وغير مباشرة فى نقطة الاختناق
الأساسية وهى مضيق باب المندب . ويشمل محيط هذه الدائرة من الوحدات

السياسة كلا من الجمهورية العربية اليمنية (اليمن الشمالية) وجمهورية الصومال
وأثيوبيا .

ثانيا : المدخل الجنوبي للبحر الأحمر : (دراسة مقارنة) :

كما أسلفنا القول من قبل فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر - وعلى وجه
التحديد مضيق باب المندب - عبارة عن نقطة انقطاع حاد لليابس بواسطة مياه
البحر نتج عنها اختناق الشريان البحرى فى نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر .
وهذا البحر هو فى النهاية جزء من الطريق البحرى الداخلى الذى يربط بين الشرق
والغرب .

والطريق البحرى الداخلى التقليدى يبدأ من ناحية الغرب بأوروبا الغربية إلى
جبل طارق فالبحر المتوسط فقناة السويس فالبحر الأحمر وخليج عدن والمحيط
الهندي إلى جزر الهند الشرقية فالصين ثم اليابان . كما تتفرع منه عدة فروع ثانوية
إلى الخليج العربى والبحر الأسود وأستراليا وشرق أفريقيا .

ومنذ الثلاثينيات من هذا القرن طرأ تغير جوهري على مسار هذا الخط
الملاحى . هذا التغير ارتبط بتدفق البترول فى منطقة الخليج العربى والذى أدى
إلى أن يصبح هذا الخط الملاحى شريانا نفطيا بالدرجة الأولى . ولذا يمكن القول
بأن ظهور البترول فى منطقة الخليج أدى إلى « كسر » الخط الملاحى بين الشرق
والغرب عند منطقة الخليج وجذب الأطراف المنكسرة شمالا نحو حقول البترول ،
وأصبح كل طرف منها بداية جديدة للطريق المتجه ما بين الشرق والغرب .
فظهر هذه السلمة الاستراتيجية جعل منطقة الخليج بمثابة المركز الجديد للحركة
الملاحية بين الشرق والغرب .

ومن هنا فإن الطريق البحرى الداخلى - من موقع منطقة الدراسة - يعنى
ذلك الطريق الذى يربط بالدرجة الأولى بين الخليج العربى شرقا وأوروبا غربا عبر
قناة السويس . ويبلغ طول هذا الطريق حوالى ١٤٢٠٠ كيلو مترا ، وذلك فيما
بين ستوكهولم Stockholm على بحر البلطيق وعبدان Abadan على الخليج العربى

ويزيد هذا الطول إلى ١٧٢٠٠ كيلو مترا إذا أضفنا المسافة إلى يالطا Yalta. على البحر الأسود .

ويكتنف هذا الشريان البحرى العالمى ما يقرب من ثمان نقاط اختناق رئيسية بعضها مصطنع وأكثرها طبيعى ، هذه « الخائق » أو « المحابس » تقيد حركة الملاحة وتضبطها على طول الطريق ، الذى يعد من أقصر وأسرع الطرق بين الشرق والغرب . ودور هذه الخائق يمتد أيضا ليشمل تشكيل نمط النقل البحرى وتحديد مواصفاته ، خاصة فيما يتعلق بتأثيرها المباشر على نظام واتجاهات بناء السفن من حيث الحجم والقاطس اللذان تتوقف عليهما فى النهاية طاقة استيعاب السفن وحمولتها .

وغالبا ما يؤدي ضيق المسطح المائى عبر هذه المحابس إلى ارتفاع نسبي فى كثافة حركة القطع البحرية عبر هذا الجزء من البحر ، الأمر الذى يترتب عليه سهولة مراقبة حركة السفن بل ومهاجمتها إذا اقتضى الأمر . ولا يسرى ذلك فقط على الملاحة السطحية بل يشمل أيضا ملاحة الأعماق ، خاصة مع التطور الملموس الذى طرأ على وسائل الرصد والاستكشاف .

والسيطرة على أحد هذه الخائق الثمانية يعنى بالضرورة إمكانية التحكم والسيطرة فى جزء أو بعض جزء من الشريان البحرى ، وهو ما أطلقنا عليه اسم السيطرة الاستراتيجية . وكلما جنح الاختناق بموقعه نحو التوسط على الطريق كلما زادت قيمته الاستراتيجية وكلما اتسعت دائرة نفوذه وتحكمه فى الطريق .

وفى ما يلى عرض موجز للخصائص العامة لكل من هذه الخائق الرئيسية وذلك إذا تتبعناها من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى .

٩ - اختناق كييل :

يربط هذا الاختناق من الناحية القانونية بين بحار عامة ، فهو يربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال ، أما من الناحية الجغرافية فهو يعد بمثابة المنفذ الرئيسى لبحر داخلى . واختناق كييل عبارة عن اختناق اصطناعى عبر الأراضى الألمانية وجاء

اصطناعه بغرض توفير ما يقرب من ٩٦٠ كم ، هي جملة المسافة التي يستغرقها الدوران حول شبه جزيرة الدانمرك عبر مضيق سوند Sound

وبيلغ طول هذه القناة حوالي ١٠٢٢ ك بينما يبلغ العرض في المتوسط نحو ٤٥٤ متراً ، أما العمق فهو لا يزيد عن ١١٢ متراً ، أما الغاطس المسموح به فيبلغ تسعة أمتار فقط . وعلى الرغم من أن العرض المسموح به لا يتجاوز ٣٩٧ متراً والطول ٣١٣٢ متراً وبالرغم من كل القيود الملاحية ، إلا أن قناة كييل تعتبر من القنوات الملاحية التي تتميز بكثافة الحركة نسبياً . وعلى سبيل المثال فقد بلغ عدد السفن التجارية التي مرت بقناة كييل عام ١٩١٣ م حوالي ٥٥٣٨٢ سفينة ، زادت إلى ٦٢٤٠٢ سفينة عام ١٩٥٠ وهذه الزيادة في عدد السفن قابلتها زيادة كبيرة في الحمولة ، إذ بلغت الحمولة الصافية عام ١٩١٣ م حوالي ١٠٣٥٠٠٠ طن زادت إلى ٣١٦٠٠٠ طن عام ١٩٥٠ م^(١) . وبصفة عامة فإن معدل تصريف قناة كييل يقدر بمعدل يتراوح ما بين ٢٠٠٠ إلى ٢٢٠٠ طن/ساعة^(١) .

٢ - المضايق دوفر Dover : (٢)

يربط بين البحار العامة لبحر الشمال والمحيط الأطلنطي . وهو يعد من أهم مداخل المحيط الأطلنطي الأوربية من الوجهة الاقتصادية . ويقع هذا المضايق بين الساحل الجنوبي لفرنسا والساحل الشمالي لفرنسا .

وبيلغ طول هذا المضايق حوالي ٤٠ كم بينما يتراوح العرض ما بين ٤٤ كم بين رأس كريست C. Criss Nez ودونجنت Dungeness وحوالي ٣٣٦ كم بين

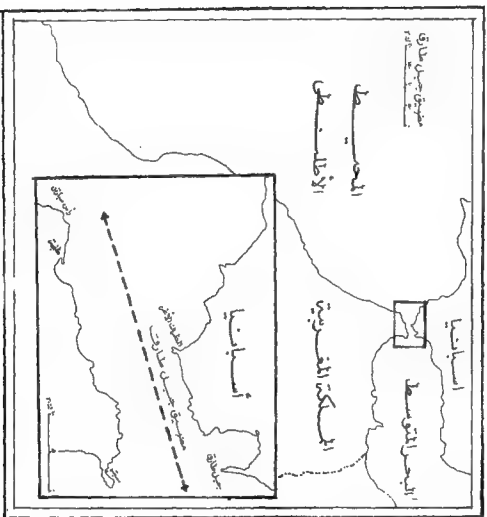
(1) Encyclopaedia Britannica 1968, vol.13, p.373.

• معدل التصريف يقصد به كثافة الحركة Density of Traffic في نقطة معينة ووقت محدد . ويمكن التعبير عن معدل التصريف إما بعدد السفن المارة عبر نقطة المضايق أو بمحمولتها ، وذلك خلال زمن محدد ، غالباً ما يقدر بأربع وعشرين ساعة .

(١) زمن العبء يوافق ١٠ مارس عام ١٩٦٧ أنظر :

World Atlas.- Oxford University Press, 1973, p. 119.

(2) Dover Strait Pilot, Thirteenth ed., 1947, Charts: 2675, 1890, 1406.



غطاء ممتاز توفره لها التثؤات القاعية الصخرية . هذا بالإضافة إلى وجود حطام كثير من السفن الغارقة في القاع .

واختناق جبل طارق يعد ضحلا إذا قيس بالأعماق المترامية على جانبيه والتي تزيد عن ٤٠٠ متر . ومن هنا فإن قاع هذا الاختناق يشكل عقبة بين مياه البحر المتوسط والمحيط الاطلنطى ويحل لكل منها خصائصه المميزة . فياه البحر المتوسط تعتبر من الناحية الاقياوغرافية مياهها حوضية Basin Water-Masses فهي تتميز بارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الملوحة بها : ويظهر الاختلاف واضحا في كتل المياه السفلية .

واختناق جبل طارق وإن خلا من الجزر تماما ، إلا أنه لم يتخلص تماما من تسلط الجزر . فإلى الشرق من مضيق جبل طارق - وعلى بعد يبلغ نحو ١٩٠ كم منه - تقع جزيرة تسمى البوران . وهذه الجزيرة تتيح لمن يسيطر عليها أن يتحكم في الاقتراب الشرقى لجبل طارق بكفاءة ويسر . وجزيرة البوران ما هي إلا نتوء بارز فوق سطح المياه من شط غائص Bank وفى مثل هذه المساحات من البحر تكون المياه ضحلة بدرجة تكفى لرسو السفن المحيطية ، ولذا يمكن استخدامها كمراس Anchorges فى المياه الدولية^(١) . والجدير بالذكر أن افتقار البحرية السوفيتية للقواعد الساحلية الثابتة وقلة موانئ التسهيلات ، خاصة فى الحوض الغربى للبحر المتوسط ، أدى إلى لجوء الأسطول الخامس السوفيتى إلى استخدام هذه الشطوط الغائصة كمراس ، كما هو الحال بالنسبة لشط البوران الذى يتيح لوحيدات الأسطول السوفيتى التركز فى موقع حاكم ، يمكنها من رصد ومراقبة نشاط وتحركات قطع الأسطول الأمريكى بكفاءة ويسر .

ومضيق جبل طارق من الممرات المائية الأكثر أهمية فى العالم ، باعتباره المنفذ الرئيسى أو أحيانا الوحيد لحوض البحر المتوسط : وتراوح طاقة تصريف هذا المضيق ما بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ طن/ساعة .

(1) Lewis, J, op. cit, p. 68.

٤ - اختناق صقلية Sicily :

ويقع بين جزيرة صقلية وتونس . وهو يربط بين مياه الحوض الشرقى والحوض الغربى للبحر المتوسط . لذا فإن اختناق صقلية يبدو كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم فى الحركة بين الحوضين بحيث أن إغلاق هذا الاختناق يعنى احتباس السفن فى أى من الحوضين وقطع خطوط الاتصال بينها .

واختناق صقلية ، شأنه فى ذلك شأن اختناق جبل طارق . كان معبرا أرضيا بين قارتي أفريقيا وأوروبا فى عصر البلايستوسين ثم اختفى نتيجة للحركات الأرضية التى تعرض لها حوض البحر المتوسط . والدليل على ذلك أن أرضية مضيق صقلية المرتفعة تنتمى إلى صخور وتكوينات القارتين أكثر من انتمائها لقاع البحر نفسه .

واختناق صقلية يبلغ إتساعه فى أضيق مسافة ١٢٨ كم ولذا فالشقة المائية واسعة بحيث يصعب على قوى البر غلقها^(١) ، بينما يتراوح العمق بين عشرة أمتار ونحو ٣٦٠ مترا . لذا فإن الشقة المائية الصالحة لعبور السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير والفواصات لا تتجاوز ٣٥ كم . ومن هنا جاءت أهمية مضيق صقلية كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم فى الاتصال بين الحوضين الشرقى والغربى وتميز أيضا بينها (خريطة رقم ٣) .

وارتفاع قاع اختناق صقلية وضيق مساحته كانا عاملين رئيسين فى اختلاف الخصائص الطبيعية للوسط المائى بين الحوضين . فالحوض الشرقى تتميز مياهه السطحية بارتفاع نسبي فى الحرارة والملوحة عن مياه الحوض الغربى . وهذا الاختلاف يرجع أساسا إلى كمية الأمطار الساقطة كلما اتجهنا شرقا ووقوع الحوض الشرقى فى عروض جنوبية بالنسبة للحوض الغربى . وقلة المياه التى تصبها

• يشاركه فى الربط بين الحوضين مضيق مسينا الواقع بين صقلية وشبه جزيرة إيطاليا . واتساع هذا المضيق لا يزيد عن ٣٤ كم ، لذا فهو بمثابة نقطة اختناق ثانوية .

(1) Whittlesey, D. The Earth and the State.- Washington D.C.: Henry Holt and Company, Inc., 1944, p. 268

الأنهار في الجانب الشرق بالنسبة لمقدار الفاقد عن طريق البحر خاصة بعد قلة المياه العذبة التي كان يلقى بها نهر النيل في الحوض الشرقى بعد إنشاء السد العالى . ونتيجة لهذه العوامل نجد أن حرارة كتلة المياه السطحية ونسبة الملوحة فيها أكثر ارتفاعا في الحوض الشرقى عنها في الحوض الغربى فالحرارة في الحوض الشرقى تبلغ عند عمق ١٠٠ متر نحو ١٥.٥ م بينما تقل إلى ١٤.٢ م في الغربى ، وبالمثل فإن نسبة الملوحة في الشرقى تصل إلى ٣٩ في الألف بينما تنخفض إلى نحو ٣٨ في الألف في الحوض الغربى ^(١) ولا شك ان دور قاع صقلية المرتفع نسبيا يتمثل في الحد من عملية التبادل بين مياه الحوضين واحتفاظ كل منهما بخصائص مميزة ، خاصة وأن الحوض الغربى يتأثر بمياه الأطلنطى المعتدلة الأقل ملوحة وحرارة . ولعل تأثير هذا الاختناق يبدو واضحا فيما يتعلق بنمط إنتشار وتوزيع الوحدات البحرية الأمريكية والسوفيتية في البحر المتوسط ، فالأسطول السادس الأمريكى عادة يحتفظ بمحاملتين للطائرات في البحر المتوسط . وغالبا ما يحرص على الاحتفاظ بوحدة منها في الحوض الشرقى والأخرى في الحوض الغربى ^(٢) وبالمثل يحرص الأسطول الخامس السوفيتى على التركز بكثافة في الحوض الشرقى حتى تظل خطوط اتصالاته وتموينه أكثر أمنا وبعيدا بقدر الامكان عن مخاطر الاعتماد على مضيق صقلية . فضلا عن ذلك فإن الوحدات البحرية السوفيتية تستخدم للمساحات الضحلة في مضيق صقلية كمراص في المياه الدولية وقواعد في البحر Bases at Sea

ولا شك ان كون مضيق صقلية أهم خط تقسيم في البحر المتوسط جعل حركة السفن المارة خلاله تتميز بالكثافة العالية ، خاصة وأن البحر المتوسط يتميز بصفة عامة بكثافة حركة السفن المارة فيه ، ويقدر هذا العدد يوميا بنحو ٢٥٠٠ سفينة تجارية تزيد حمولتها عن ١٠٠٠ طن وحوالى ٥٠٠٠ سفينة صيد ^(٣) . ويتراوح معدل تصريف اختناق صقلية ما بين ٢٤٠٠ ، ٣٠٠٠ طن/ساعة .

(١) حسن ، مليد ، سيد حسن ، المصدر السابق ، ص ٣٠٠ - ٣٠١ .

(٢) Lewis, J. op. cit., p. 9.

(٣) محمد صنى الدين ، توازن القوى في منطقة البحر المتوسط . - القاهرة : جامعة الدول العربية - محاضرات الموسم الثقافي الأول - الجزء الأول . - ١٩٧٧ . ص ٧٥-٥٥ .

٥ - المقتاق الدردنيل والبوسفور (١) The Straits

الأول يربط بين مياه البحر المتوسط وبحر مرمرة ، أما الثاني فيربط بين مياه بحر مرمرة والبحر الأسود . وكلاهما - بالاشتراك مع بحر مرمرة - يربطان بين مياه البحر الأسود والبحر المتوسط وهما أيضا من الضيق بحيث يمكن اجتيازهما بكبارى عائمة (خريطة رقم ٣)

واختناق الدردنيل Dardanelles الذى يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة يبلغ طوله حوالى ٥٧ كم بينما العرض يتراوح ما بين كيلومتر وستة كيلو مترات أما قاعه فمتنظم وعميق ، إذ يتراوح بين ثلاثة كيلو مترات فى الجنوب وأقل من كيلو متر (٦٨١ مترا) بالقرب من استانبول ، ثم يعود العرض للاتساع عند المدخل الشمالى ويصل إلى ستة كيلو مترات ونصف كيلو متر .

ويربط بين المضيقين بحر مرمرة Marmara ، الذى يبلغ طوله حوالى ٢٥٠ كم بينما يتراوح العرض بين ٣٠٠ و ٦٤ كم وقاع بحر مرمرة يتصف بالعمق إذ يتراوح بين ١٢١٢ و ٢٧٣ مترا ، وتتخلل هذا البحر عدة جزر أهمها جزيرة مرمرة التى يقع المجرى الملاحي الرئيسى إلى الغرب منها .

وبالرغم من أن الدردنيل والبوسفور يربطان بين ركتين من البحار العامة ، إلا أنها من المضائق التى جرى تنظيمها باتفاقيات خاصة : وقد أقرت معاهدة مونترلو (يوليو عام ١٩٣٦ م) مبدأ حرية الملاحة فى المضائق التركية بالنسبة للسفن التجارية تحت أى علم أو بأى حمولة أما بالنسبة للسفن الحربية فيشترط لمروضاها إخطار مسبق ومن حق تركيا منع مرورها إذا كانت لدولة محاربة أو مهددة بالحرب يضاف إلى ذلك ضرورة مرور الغواصات طافية فوق سطح المياه ، على أن تمر منفردة لا بجمعة (٢) .

واتفاقية مونترلو سبقتها مفاوضات واتفاقيات عديدة وذلك منذ عام ١٧٧٤م

(١) Black Sea Pilot. Tenth ed., 1955, Charts: 1089, 2429, 1198.

(٢) محمد حافظ ، مبادئ القانون الدولى العام . - القاهرة : دار النهضة ، ١٩٦٤ ، ص ١٤٣ .

فقبل هذا الملم كانت هذه المضائق تابعة لبرمتها ضمن إقليم الدولة التركية التي كانت تضم حتى شواطئ البحر الأسود . ولكن نتيجة عام ١٧٧٤ م وما بعدها أخذت رومانيا جزيرة القرم وشمال البلقان لتتوالى للبحر الأسود . ولما كان لرومانيا أثر وأهمية في الأمن الدولي خاصة وأنه الدول العظمى أصبحت تتدخل في الشؤون الدولية ، فاستقر الرأي على أن هذه المضائق أصبحت مفتوحة لجميع السفن التجارية . كما أن هذا القرار قد تم توثيقه في الاتفاقية التي تم توقيعها في لندن عام ١٨٤٠ م ، وقد تم تعديلها في السنوات الأخيرة .

وأهمية للمضائق التركية بالنسبة للاتحاد السوفيتي تدور أساساً في كونها المخرج الرئيسي للاتحاد السوفيتي نحو المياه الدافئة . خاصة وأن هذه المضائق تقوم بخدمة واحدة من أهم المناطق الصناعية والزراعية في الاتحاد السوفيتي . وهذه المنطقة هي جمهورية أذربايجان التي تعد من أكبر أقاليم إنتاج القمح ، كما تنتج هذه المنطقة نحو ١٠٪ من الحديد الزهر ، ٦٥٪ من الحديد الصلب ، ٣٥٪ من المنجنيز ونحو ٣٣٪ من الفحم . كما أن هذه المنطقة أهم المدن والمرافق الصناعية ، مثل أودسا وكريف وسفابول وبالف .

وعلى الرغم من أن المضائق التركية تدرم بضعة آلاف من البواخر التجارية كل يوم ، إلا أن هذه المضائق تتميز بكثافة الحركة الملاحية المتزاوية على طول هذه المضائق بين ١٨٠٠ و ٢٢٥٠ طن/٢٤ ساعة .

٦ - اختناق السويس SUBZ

وهو اختناق اصطناعي يربط بين جزئين من البحار المفتوحة وهما البحرين المتوسط والأحمر . وقبل شق هذه القناة كان كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر عبارة عن بحر شبه مغلق Semi-Enclosed Sea يحيطه اليابس ولا يرتبط بالبحار والمحيطات إلا عن طريق ممر ملاحى طبعى . وهنا تكن الصفة

(1) Digest of International Law, Vol. 4, 1965, pp. 423-447.

(2) Lewis, Jr., op. cit, p. 55.

الاستراتيجية التي يفرد بها اختناق السويس عن بقية نقاط الاختناق ، فهو بمثابة مفتاح للمسركة بين البحار الشرقية والغربية .

ويبلغ طول اختناق السويس حوالي ١٨٦ كم وذلك فيما بين بور سعيد وبور توفيق بما في ذلك البحيرات المرة وبحيرة القماح (٤٠ كم) . أما العرض فيتراوح عند السطح ما بين ١٨٠ - ٢٠٠ مترا ، ويقل هذا العرض عند عمق ١٠ مترا إلى نحو ٩٠ مترا . أما قاع القناة فهو رملي منبسطة ومستظم ، ويبلغ العمق نحو ١٤,٦٦ مترا^١ أما الغاطس المسموح به لمرور السفن فلا يزيد عن ١١,٥٨ مترا^٢ .

ونقد نالت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في حركة النقل البحري العالمية تحكما يكاد يكون كاملا حتى أن ملاك السفن ظلوا - نحو قرن من الزمان تقريبا - يحجمون على بناء سفن بغاطس يتجاوز حدود عمق مياه القناة . وكان طبعيا مع كل فترة توقف لقناة السويس أن يحدث تحول في نمط حركة النقل البحري وبفعل زمام التحكم من هذا الشريان البحري . وكانت فترة التوقف الأولى عام ١٩٥٦/١٩٥٧ أثناء النزاع العربي الاسرائيلي . وبمجرد انتهاء هذا الصدام سارعت هيئة قناة السويس ببذل الجهود لاستعادة النقل البحري وجذب السفن الكبيرة . وقد انتهت هذه الجهود إلى زيادة الغاطس المسموح به من ١٠,٥ مترا إلى ١١,٥٨ مترا .

وكانت فترة التوقف الثانية عام ١٩٦٧ بشوب الحرب الثالثة بين العرب واسرائيل فأخذت أحجام السفن في الازدياد لمواجهة متطلبات الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء الصالح خاصة وأن فترة التوقف كانت طويلة نسبيا هذه المرة .

(١) هيئة قناة السويس . النشرة السنوية ، ١٩٧٨ ، ص ١٤ .

٢ . العمق = غاطس السفينة + القرضة Squat + التوازن بين المقدمة والمؤخرة Trim + خضمة مرشد + الاطماء = ١١,٥٨ مترا (٣,٨ قدما) + ٩,١ مترا (٣ أقدام) + ٣,٠ مترا (قدم واحد) + ٩,١ مترا (٣ أقدام) = ١٤,٦٦ مترا .

وبحلول يناير عام ١٩٧٠^(١) أصبح حوالى ٤٠ ٪ من أسطول ناقلات البترول يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١٣ر١١ مترا (٤٣ قدما) كما أصبحت الناقلات التى يزيد غاطسها عن ١٨ر٢٩ مترا (٦٠ قدما) تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمى لبناء الناقلات والتى يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس .

وفى محاولة لاستعادة حركة النقل البحرى تقوم إدارة قناة السويس الآن بتنفيذ عدة مشروعات لتطوير قناة السويس للوفاء باحتياجات حركة الملاحة العالمية . وتهدف هذه المشروعات إلى الوصول بغاطس القناة إلى ٢٠ر٣ مترا (٦٧ قدما) مما يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن بكامل حمولتها والناقلات الأكبر من ذلك بمحمولات مخفضة أو فارغة .

ورغم كل التغيرات التى طرأت على حركة بناء السفن والناقلات إلا أن قناة السويس مازالت تمثل ميزة اقتصادية فى ميزان حركة النقل البحرى ، فثلا تستطيع الناقلة حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن أن تقوم برحلة العودة على الصابورة إلى الخليج العربى عن طريق قناة السويس كما سجلت حركة السفن عام ١٩٧٨ م خلاف الناقلات - زيادة قدرها ١٦٩٤ سفينة عن عام ١٩٧٧ م أى بما يعادل ٩ر٩ ٪ بالمقارنة بالعام السابق^(٢)

ولا شك أن استعادة قناة السويس لتحكمها فى نمط حركة النقل البحرى بالدرجة التى كانت من قبل أصبحت موضع شك ، خاصة وأن رسوم المرور بالقناة سوف ترتفع قياسا على الرسوم التى كانت سارية عام ١٩٦٦ م لتغطية التكاليف الباهظة التى تتطلبها مشروعات التطوير . وهذه الزيادة فى الرسوم فضلا عن تكاليف الوقت الذى تستغرقه السفينة فى عبور القناة سيؤدى إلى فارق كبير فى التكاليف بين طريق القناة وطريق رأس الرجاء .

(١) محمود ربيع ، جغرافية النقل البحرى . - مترجم . - الاسكندرية : الأكاديمية العربية للنقل البحرى - ١٩٧٨ ، ص ٦١ .

(٢) هيئة قناة السويس ، المصدر السابق ، ص ١٢١ .

٧ - اختناق باب المندب^(٥) .

٨ - اختناق هرمز Hormuz^(١) .

يربط بين مياه عامة تتمثل في كل من خليج عمان والخليج العربي ويقع هذا الاختناق بين إيران في الشمال الشرقي وسلطنة عمان في الجنوب الغربي بين الجانب الشمالي الغربي لشبه جزيرة مُسندم Musandam من ناحية ، والجانب الشرقي لجزيرة قشم Qishm وجزيرتي هينجام Henjam ولارك Larak من ناحية الشمال (خريطة رقم ٤) .

ويبلغ طول اختناق هرمز حوالي ٢٦ كم ، وذلك فيما بين الخط الممتد بين جزيرة سلامه وبناتها Saama-Wa-Banat-ha^{***} وجزيرة لارك من ناحية الشرق ،

• يمكن مراجعة الجزء الخاص بتحديد منطقة الدراسة ، علماً بأن طاقه تصريف هذا الاختناق تتراوح بين ٣٢٠٠ - ٤٠٠٠ طن/ساعة .

• لفظ هرمز مشتق من كلمة (هورامزدا) وهو اله الخير والشر في الديانة الزرادشتية وتنطق (اورمزد) . أنظر : محمد التونجي ، المعجم الذهبي . - بيروت : دار العلم للملايين/١٩٦٩ ، ص ٦٠٢ .

(1) Persian Gulf Pilot-Tenth ed.- 1955, charts: 753,2437 a, 748 b.

• • • شبه جزيرة مُسندم عبارة عن نتوء صخري يمتد من عمان داخل مياه الخليج على شكل مجموعة من الاصابيع الملتوية من الأراضي الصخرية الشاهقة التي تتخللها عمرات مائية عميقة ، . والجدير بالذكر أنه قد جرى التفكير في شق قناة عبر الطرف الشمالي لشبه الجزيرة خلال برزخ لايزيد عرضه عن كيلومتر . وكانت هذه القناة ستصل بين الخليج العربي وخليج عمان دون حاجة للقيام بالرحلة الطويلة نسبياً حول قبة شبه الجزيرة إلا أنه لم تجر متابعة هذه الفكرة بسبب ارتفاع التكاليف من ناحية واختلاف منسوب المياه من الجانبين بفارق ٣٠ سم ، خاصة في فصل الصيف حيث تقوم الرياح ، الموسمية الجنوبية الغربية في المحيط الهندي برفع المياه تجاه الخليج العربي فترفع من مستواه . أنظر :

- Middle East, September 1979.

- Persian Gulf Pilot, op. cit, p. 11.

• • • جزيرة سلامه وبناتها المعانية تعرف أحياناً بالقبوين Quins وهي عبارة عن ثلاث جزر صغيرة تقع على مسافة تتراوح بين ١١ - ١٤ كم شمال شرق مسندم . وهي بموقعها هذا تشبه جزيرة بريم بالنسبة لمضيق باب المندب حيث تقوم جزيرة سلامه وبناتها (القبوين الكبير والصغير) بتقسيم مضيق هرمز إلى ممرين أحدهما صغير جنوباً يتراوح اتساعه بين ١١ - ١٤ كم ، وآخر كبير شمالاً يتراوح اتساعه بين ٣٣ - ٤٣ كم .

والخط الواصل بين رأس مستدم والساحل الشرقى لجزيرة قشم من ناحية الغرب .
أما الاتساع فيتراوح بين ٣٣,٦ كم بين لاراك وصخرة القيوين الكبرى وحوالى
٤٤,٨ كم فيما بين رأس مستدم وجزيرة هينجام . يعنى هذا أن مضيق هرمز
يسمح بمرور الناقلات العملاقة فى كلا الاتجاهين وضمن قوافل يمكن أن يصل
طولها إلى أكثر من ٢٠ كم .

أما عن الأعماق فهى تتراوح بصفة عامة بين ٦٥ - ٩٠ مترا ، وأكثر الأجزاء
عمقا تلك التى تقع بين الطرف الشمالى لجزيرة مستدم وصخرى القيوين الكبرى ،
والنصغرى . ولذا فإن المجرى الملاحي الرئيسى يقع عبر هذا الجزء من المضيقتين .
ويقل العمق بصورة تدريجية كلما بعدنا شمالا عن صخرى القيوين . ولكن مع
ذلك فإن العمق يظل لعدة كيلو مترات يسمح بمرور الناقلات العملاقة بحمولتها
الكاملة بسهولة ويسر .

وقاع مضيق هرمز لا يشكل ارتفاعا أو حاجزا بين مياه خليج عمان - الأكثر
عمقا - ومياه الخليج العربى الأقل عمقا . وهو فى ذلك يختلف عن بوغاز باب
المنذب وجبل طارق ، حيث يشكل منها حاجزا يحول دون الانسياب السهل
للتيارات البحرية .

ومضيق هرمز يتشابه مع باب المنذب فيما يتعلق بانتشار الشعاب المرجانية
حيث أن مياه هرمز تعتبر بيئة صالحة لنمو حيوان المرجان نظرا لارتفاع حرارتها التى
يبلغ متوسطها صيفا ٩٠ ف شتاء .^(١) والشعاب المرجانية لا يبدو تأثيرها واضحا
على حركة الملاحة فى هرمز بالدرجة التى نلاحظها فى باب المنذب ، ويرجع هذا إلى
اتساع مضيق هرمز النسبى وعمق مياهه .

ويتشابه مضيق هرمز مع باب المنذب من حيث انتشار الجزر ودورها بالنسبة
لحركة الملاحة . وأبرز هذه الجزر تلك التى تقع فى المدخل الشمالى للمضيق ،

(١) محمد متولى : حوض الخليج . - الجزء الأول - القاهرة : الانجلو المصرية ، ١٩٧٥ ، ص

وهي جزر أبو موسى وطنب الصغرى وطنب الكبرى وسيرى وقرور . وهذه الجزر تتحكم في الممرات الصالحة للملاحة فيما بين مضيق هرمز والخليج العربي ، وبالتالي فإن من يستطيع أن يسيطر عليها يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز ، ومن يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز يستطيع أن يسيطر على دول الخليج خاصة وأن هذه الجزر صالحة لإقامة منشآت وقواعد عسكرية بها .

ومضيق هرمز من أكثر الممرات المائية أهمية في عالم اليوم ، وترجع هذه الأهمية إلى أنه يلعب دور « الصمام الرئيسي » الذي يتحكم في حركة تدفق البترول من منطقة الخليج الغنية إلى مناطق العجز والاستهلاك في أنحاء العالم . ويقدر ما يمر يوميا بمضيق هرمز بما يتراوح ما بين ١٩ - ٢٠ مليون برميل ، تحمله ما يقرب من مائة ناقلة يوميا ، أي بمعدل ناقلة كل سبع دقائق ، ولذا فإن مضيق هرمز يتمتع بأهمية استراتيجية بالغة الدقة والحساسية ، خاصة بالنسبة لدول الغرب الصناعية واليابان . فمضيق هرمز يمر به حوالي ٥٦ ٪ من إمدادات دول الغرب الصناعية من البترول وحوالي ٩٠ ٪ من إمدادات اليابان من هذه السلعة الاستراتيجية ، ومن هنا فقد أطلق البعض^(١) على (هرمز) اسم « الوريد الوداجي » للغرب Jugular Vein نظراً لأهميته البالغة للغرب . وأهمية مضيق هرمز للغرب تجعل أية محاولة لإغلاقه سواء تكتيكياً أو استراتيجياً تعني قطع الوريد الرئيسي

• قامت إيران عام ١٩٧١ بإتمام احتلال جزر أبو موسى وطنب والكبرى . وبأني احتلال إيران لهذه الجزر ضمن استراتيجية إيرانية تضع منطقة الخليج بأكملها ضمن مجالها الحيوي ، الذي تحدده تطلعات قومية وسياسية واقتصادية ، فإيران لا تستطيع أن تنمو شألاً على حساب الاتحاد السوفيتي ولا تحت شرقاً على حساب حلفائها الإسلامي (الباكستان) ، أما في الجنوب فالوضع معطف تماماً حيث تتوفر الظروف الجيوبوليتيكية التي تفرى بالتوسع ، فالوحدات السياسية - قومية ممزقة ، وعدد السكان ضئيل بالنسبة للمساحة والموارد الغنية . فضلاً عن تعدد أمم السكان بدرجة جعلت أحياناً من السكان الأصليين مجرد أقباط ويمتد كثير من السكان بملجورهم إلى أ . لرائي . كما يشكل الشيعة نسبة تتراوح بين ١٥ - ٦٠ ٪ من سكان بعض الدول .

(1) Daily Telegraph November 20, 1979.

• الإغلاق التكتيكي يعني إغلاق مؤقت لا . سبق سواء بإغراق السفن أو زرع الألغام أما الإغلاق الاستراتيجي فيعني مراهقة قوات مسلحة على شاطئه بمعدات تشمل الطائرات والصواريخ والسفن الحربية .

أنظر :

Newsweek, September 24, 1979.

الذى يحمل أهم مصادر الطاقة للغرب . وبصفة عامة يتراوح معدل تصريف مضيق هرمز ما بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ طن/ساعة^(١)

الخلاصة :

يمكن القول بأن الطريق البحرى الداخلى يتميز بصفة عامة بارتفاع كثافة نقاط الاختناق التى تتخلله . والى من بينها اختناق باب المندب . ويبلغ معدل التباعد Spacing بين نقاط الاختناق على الطريق الرئيسى - بدون البحر الأسود - حوالى ٢٠٢٨ كم . وهذا يتفق مع الطبيعة الداخلية للطريق ، الذى يفتقر كتلة اليابس التى تشكل قارات العالم القديم الثلاث : أوروبا وآسيا وأفريقيا .

وبعبارة أخرى ، فإن السفينة التى تخرج من عبادان على الخليج العربى متجهة إلى ستوكهولم على بحر البلطيق تستغرق فى رحلتها نحو ثلاثة عشر يوما تقريبا وذلك بسرعة ٢٥ عقدة/ الساعة . وهذا التقدير الزمنى يأتي من منطلق نظرى بحت وذلك لأن السفينة من وجهة النظر العملية سوف تمر بعقبات أهمها نقاط الاختناق . ونقاط الاختناق هذه لما نظام مرور خاص ومحدد مما يزيد فى المقدار الزمنى الذى تستغرقه السفينة فى رحلتها . فغالبا ما يحدد داخل هذه المناطق مسارات جبرية تستلزم من السفينة أن تبطئ من سرعتها حتى تصل الى الصفر أحيانا، والمعروف أن انخفاض سرعة السفينة الى أقل من ٣ عقدة يجعلها تفقد القدرة على المناورة . ويجعلها أكثر تأثرا بمحركة الرياح والتيارات البحرية والأمواج ، والتي ينجم عنها قوة شد وجذب تجعل السفينة غير متوازنة فتتحرك أو تنجح .

ومن هنا ، فإن وجود نقاط الاختناق بهذه الكثافة يعوق انسياب الحركة على الطريق البحرى الداخلى ، وهى ممة رئيسية تميزه عن الطريق المحيطى المفتوح .

(1) Oxford World Atlas, op. cit

وكل نقاط الاختناق تساهم في هذا الدور ولكن بدرجات متفاوتة ، وذلك على حسب الخصائص الموضعية لكل نقطة . فكلما زاد الاتساع والعمق ونحلا المجرى الملاحي من الجزر والعقبات الطبيعية الأخرى كلما قل الدور الذى تلعبه نقطة الاختناق .

وبصفة عامة يمكننا أن نميز بين ثلاث مجموعات من نقاط الاختناق على النحو التالى - .

المجموعة الأولى : نقاط الاختناق الأصلية :

وهي تستمد اصليتها من موقعها في منتصف الطريق البحرى تقريبا . وهي تتمثل في كل من قناة السويس ومضيق صقلية . فالمسافة من قناة السويس (بورتوفيق) الى عبدان على الخليج العربى تبلغ نحو ٦١٥٨ كم . في حين تبلغ المسافة بين مضيق صقلية وستوكهولم نحو ٥٧٠٠ كم . ولذا يمكن اعتبار المنطقة الفاصلة بين مضيق صقلية وقناة السويس - والتي تبلغ ٢٢٠٠ كم - بمثابة خط تقسيم للحركة Motion-Divide بين الشرق والغرب .

ويمكن القول بأن لاختناق قناة السويس ومضيق صقلية دور رئيسى في تحديد نمط وملامح حركة النقل البحرى على هذا الطريق الرئيسى بين الشرق والغرب . ولذا فإن الخصائص المرتبطة بموضع كل منها لها قيمة خاصة في هذا التحديد ، خاصة فيما يتعلق بالعمق والاتساع فعمق كل منهما واتساعه يفرض نفسه كضابط عام لغاطس السفن المارة على طول هذا الطريق وحجمها .

ولأن قناة السويس أقل اتساعا (١٨٠٠ - ٢٠٠ مترا) وعمقا (١٤ر٦١ مترا) من مضيق صقلية (الاتساع ١٣٢٠ كم - العمق = ٣٦٠ مترا) فان تأثيرها بالضرورة سيكون أكثر وضوحا على نمط حركة النقل البحرى عبر هذا الطريق البحرى . ومن هنا ، فقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في تصميمات ومساراتها تحكما يكاد يكون كاملا . فالسفينة التى تريد أن تتحرك عبر هذا الطريق ينبغى ألا يزيد غاطسها وحجمها عما تسمح به القناة . وعلى الرغم

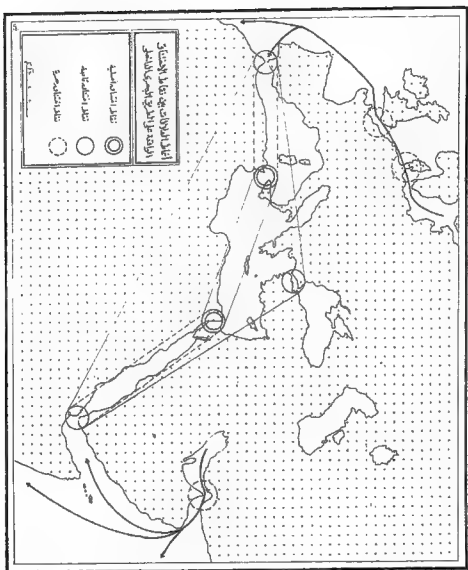
من أن زمام التحكم قد أفلت بعض الشيء من قناة السويس نتيجة لإغلاقها لفترة طويلة (يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥) فإن مشروعات تطويرها تحاول أن تعيد للقناة نفوذها القديم مرة أخرى بما يجعلها تلائم مرور السفن الكبيرة ذات الحمولة ٢٥٠ ألف طن . وهي حين تصل إلى ذلك ، فإنها ستقف بيناء السفن عند هذا الحد وستجعل منه مقياساً عالمياً . يؤيد ذلك أن السفن الكبيرة التي تتراوح حمولتها بين ٢٠٠٠٠٠ : ٣٠٠٠٠٠ طن^(١) ليس بوسعها ارتياد كثير من الممرات الملاحية والبحار بكامل حمولتها . وعلى سبيل المثال ، فإن هذه الأحجام الكبيرة بتعذر عليها الوصول إلى بحر الشمال عبر مضيق دوفر (٢٧ر٨ متراً) ، ولا ارتياد بحر البلطيق عن طريق قناة كيبل . كما أن السفن العملاقة يتركز استخدامها وتعاملها مع الموانئ ذات الأعماق الكبيرة المحدودة ، الأمر الذي يتطلب إعادة تفريغ حمولتها وشحنها إلى الموانئ ذات الأعماق الأقل . علاوة على ذلك فإن هذه الموانئ ذات الغاطس الكبير عليها أن تكون قادرة على استيعاب الشحنات الضخمة بدون التجائها إلى التخزين غير الاقتصادي .

المجموعة الثانية . نقاط الاختناق التابعة :

وهي تستمد تبعيتها من قربها من مجال تأثير نعط الاختناق الأصلية . وهي تتمثل بالدرجة الأولى في كل من باب المنذب وجبل طارق ، وبالدرجة الثانية في المضائق التركية . ولذا فإن أى تغيير يمكن أن يطرأ على اختناق السويس وصقلية لابد أن ينعكس أثره بدرجة أو بأخرى على الخناقق التابعة .

فغلق قناة السويس أو مضيق صقلية يعنى بالضرورة تحول كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر الى مجرد بحر داخلى شبه مغلق . وله منفذ بحرى واحد يتمثل في باب المنذب وجبل طارق ، أما المضائق التركية فهي تظل محتفظة بصفتها الدائمة كمنفذ وحيد لبحر شبه مغلق وهو البحر الأسود . ولكن إذا تعرض اختناق السويس أو صقلية للغلق فإن ذلك سيحد من قدرة هذه المضائق على تحقيق الاتصال بالبحار المفتوحة .

(١) محمود ربيع . المصدر السابق ، ٥٨ ، ٥٩ .



(٥)

ولا شك أن عامل المسافة يلعب دورا هاما في تحديد مدى التبعية . فإذا كان كل من باب المندب وجبل طارق يدينان بالتبعية لقناة السويس ومضيق صقلية إلا أن تبعية باب المندب لقناة السويس أكثر وضوحا من تبعية جبل طارق للقناة وهذا بحكم عامل المسافة . فقناة السويس تبعد نحو ٢٢٠٠ كم وغلقها يعنى تضيق مساحة المسطح المائى الذى يقوم باب المندب بخدمته والذى سيقتصر على حوض البحر الأحمر (١١٢٥٠ كم ٢) . ويكفى مثلا على ذلك أن غلق قناة السويس فى الفترة الأخيرة (يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥) أدى الى هبوط عدد ناقلات البترول التى تمر بباب المندب من ٢٧ ناقلة يوميا إلى ناقلة واحدة فقط (عام ١٩٧٢ م) .^(١) وتشير الإحصاءات الرسمية إلى أن عدد السفن المارة بميناء عدن قد انخفضت من ٦٢٤٦ سفينة عام ١٩٦٦ م إلى ١٣٨٢ سفينة عام ١٩٦٨ م ، أى بعد غلق القناة^(٢) . كما أن مدينة عدن - التى ترتبط أهميتها بوقوعها بالقرب من باب المندب وعلى الطريق البحرى المباشر بين الشرق والغرب - بدأت تشهد تغيرا واضحا فى النشاط الاقتصادى السائد ونمط استخدام الأرض الغالب بعد توقف الملاحة فى قناة السويس لفترة طويلة وفقدان ميناء عدن لأهمية موقعه على طريق تموين السفن بين الشرق والغرب ولذا يمكن القول بأن الوظيفة الحربية هى الوظيفة الغالبة الآن على مدينة عدن ، وهذا ليس مستبعدا ، فكثيرا ما تقوم المدن الحربية على مسالك التجارة العظمى حيث تتوفر صفة الموقع الاستراتيجى^(٣) فالوظيفة التجارية هنا هى التى قامت بتحديد أهمية الوظيفة الحربية .

أما غلق مضيق صقلية - الذى يبعد عن باب المندب بنحو ٢٥٤٢ كم - فسيضيف إلى المسطح الذى يخدمه باب المندب كلاً من الحوض الشرقى للبحر المتوسط (١٩٢٢٥٠٠ كم ٢) والبحر الأسود (٤٣٠٠٨٠ كم ٢) ، ولذا فإن تبعية باب المندب لمضيق صقلية ليست وثيقة كتبعيته لقناة السويس .

(١) Labrousse H., Le Golf et le Canal: La reouverture du Canal de Suez et la paix Internationale, France: Press University, 1973, p. 125.

(٢) The Port of Aden Handbook, 1968, p. 13.

(٣) جمال حمدان . جغرافية المدن . - القاهرة : عالم الكتب ، ١٩٧٢ ، ص ٣٠

أما مضيق جبل طارق فهو على العكس من باب المندب فيما يتعلق بدرجة التبعية وذلك بحكم عامل المسافة أيضا فمضيق جبل طارق يبعد عن اختناق صقلية بنحو ١٧٠٠ كم فقط في حين يبعد عن قناة السويس بنحو ٣٩٠٠ كم . ولذا فإن تبعيته واضحة بالنسبة لمضيق صقلية ، حيث أن غلق هذا المضيق يعنى أن يقتصر نفوذ جبل طارق على الحوض الغربى للبحر المتوسط فقط (٧٠٠ ١٠٠٨ كم ٢) . في حين أن غلق قناة السويس فحسب يجعل هذا النفوذ يمتد ليشمل الحوض الشرقى للبحر المتوسط وحوض البحر الأسود .

المجموعة الثالثة : نقط الاختناق الحرة :

وهي تستمد حريتها من موقعها الهامشي بعيدا عن نفوذ وتحكم نقط الاختناق الأصلية التي تتحكم في الطريق البحرى الداخلى . وهذه المجموعة تتمثل في كل من هرمز ودوفر وكيبيل .

ووقوع هذه المخائى بعيدا عن نفوذ نقط الاختناق الأصلية جعل هذه المخائى حرة الاختيار فى تعاملها وارتباطها بالطريق البحرى الداخلى أو الطريق المحيطى المكشوف . فمضيق هرمز يبعد عن قناة السويس نحو ١٧٠ كم وعن تابعه (باب المندب) حوالى ١٩٧٠ كم . أما مضيق دوفر فيبعد عن مضيق صقلية بنحو ٤٠٠٠ كم وعن تابعه (جبل طارق) بنحو ٢٣٠٠ كم . أما قناة كيبيل فهي تبعد بنحو ٤٧٠٠ كم عن مضيق صقلية وحوالى ٣١٠٠ كم عن جبل طارق .

وغالبا ما تتميز حركة النقل البحرى عبر مخائى هذه المجموعة بالكثافة العالية ، وهذا يرجع بالدرجة الأولى إلى توفر فرصة اختيار الاتجاه الجغرافى أمام السفن المارة عبر هذه المخائى . هذا بالإضافة إلى أن هذه المخائى تخدم مناطق اقتصادية هامة . ولعل هذا العامل الأخير هو الذى جعل قناة كيبيل تحتفظ بأهميتها ويكثف الحركة خلالها بالرغم من أن خصائصها الموضوعية لا تتناسب مع حركة اتجاهات بناء السفن ، خاصة مع تطور السفن التى تعمل فى نقل تجارة الحديد الخام السويدى . ولكن بما أنها تزبط بحر الشمال ببحر البلطيق ، وتقع على مقربة من مناطق تجارة مجتمع أوروبا الغربية واتحاد التجارة الحرة الأوروى

ومنظمة تجارة شرقى اوربا فإنها لا زالت تحتفظ بأهميتها ، خاصة وأن حركة السفن الصغيرة ما زالت نشطة فى نقل التجارة بين بحر البلطيق وبحر الشمال . ولا شك أن العامل الرئيسى الذى يحكم اختيار هذه الموانئ للطريق الذى ترتبط به إنما هو بالدرجة الأولى عامل الوفرة الاقتصادية فى ظل الظروف العادية . وهذه الوفرة تقوم أساسا على عدة عوامل اقتصادية ، لعل أهمها تحقيق التوازن بين عامل المسافة القصيرة وعامل الحجم الكبير للسفينة . فعامل المسافة يحقق اختصارا فى زمن الرحلة ووفرا فى تكاليف النقل وعدد الرحلات التى تقوم بها السفينة . أما عامل الحجم فترتبط به فى العادة زيادة الطاقة الاستيعابية للسفن وخفض تكاليف رأس المال والتشغيل وتكاليف الرحلة .

الفصل الثاني
الجغرافيا التاريخية
للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

المفصل الثاني

الجغرافيا التاريخية للمدحل الجنوبي

البحر الأحمر

من المؤكد أن البعد التاريخي ، يعد جزءا هاما من أية دراسة علمية جادة ، تتناول بالتحليل الجغرافي واقع أية ظاهرة سياسية . وبغير هذا العمق التاريخي تصبح الأحداث والوقائع المتعلقة بهذا الواقع القائم مجرد أحداث سياسية عابرة لا تخضع للتحليل الجغرافي .

ولجوء الجغرافي الذي يعالج ظاهرة سياسية الى التاريخ ، يرجع الى قصور الأحداث الجارية عن الوفاء بحاجته من المادة التي تصلح لقياس أبعاد الظاهرة وبيان كينونتها . ومع ذلك فليس كل ما جرى ويجرى من احداث يرقى الى مستوى الوقائع التي يمكن الاستعانة بها في التحليل الجغرافي للظاهرة السياسية . وهكذا يمكن القول ، بأن الجغرافي السياسي لا ينبغي له أن يتعامل إلا مع الأحداث المتكررة فالأحداث إذا تكررت على مر الزمان دل ذلك على أهميتها وعلى صلاحيتها كمادة يعتمد عليها في التحليل . والأحداث أيضا إذا تكررت فلق يكون ذلك التكرار الا من خلال وحدة المكان ، باعتباره المسرح الذي تدور عليه عمليات التاريخ وأحداثه ، والتي تنضبط بخصائصه وتتأثر بشخصيته فالتاريخ بصورة أو بأخرى ما هو إلا تسجيل لتعامل الإنسان مع المكان .

وتكرار الأحداث المتعلقة بمكان ما ، لا يعنى تغطية الأحداث ، فليس هناك أحداث متكررة بعينها ، حتى وإن بدت كذلك للوهلة الاولى . فالتاريخ - كما يذكر جيمس فيرجريف James Fairgrieve - ليس كله تكرارا ، بل فيه تقدم وفيه رقى^(١) فالنظرة المتأمله للأحداث المتكررة ستكشف أن ثمة اختلافا

(١) جيمس فيرجريف ، الجغرافيا والسيادة العالمية . - مترجم . - القاهرة : النهضة للصربية ،

بين هذه الأحداث ، وهو اختلاف من حيث الدرجة لا من حيث النوع . وهذا في الحقيقة لا يدحض نظرية التكرار الجغرافي للتاريخ بقدر ما يؤكد صحتها . فهذا الاختلاف يرتبط أساسا بمحدث تغير في الأسلوب الذى يتعامل به الانسان مع المكان ، الأمر الذى يترتب عليه حدوث تغير في خصائص المكان ، ينعكس بالضرورة على علاقة هذا المكان بـ الأماكن الأخرى ، وعلى ذلك يمكن القول بأن لكل مكان قضيبيانا تجري عليها أحداث معينة ، لا تتغير إلا بتغير خصائص هذه القضيبيان .

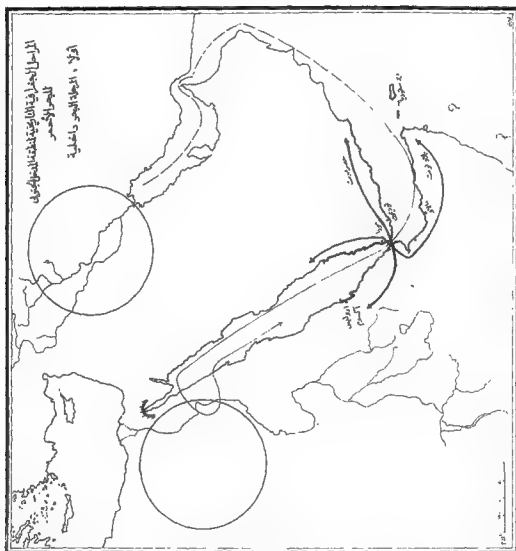
ولا شك أن منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر تعد نموذجا واضحا للعلاقة بين الأحداث التاريخية وخصائص المكان . والبحث في هذه العلاقة يستلزم التأكيد مبدئيا على أن الوظيفة الرئيسية لهذه المنطقة تنحصر بالدرجة الأولى في انها المدخل الى البحر الأحمر من ناحية الجنوب . لذا فان المعالجة ستتناول هذا المدخل كجزء من مكان أكبر ، يشمل البحر الأحمر كله .

ولذا يمكن تقسيم دور منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر (كمكان) عبر التاريخ (الزمن) الى المراحل التالية :

المرحلة الأولى : البحر داخلية :

وهى المرحلة التى كان فيها المدخل الجنوى مجرد منفذ وحيد لبحر داخلى شبه مغلق ، كان فيها البحر الأحمر مجرد بحر داخلى أو خليج بحرى طويل ، يتوغل بين اليابس الآسيوى والأفريقى ، وهذا اليابس كان يحتفظ باتصاله واستمراره عبر برزخ السويس ومن هنا ، كان الطريق البحرى ينتهى عادة بالقرب من برزخ السويس ، ثم تقوم طرق بره بالربط بين محطات هذا البحر وموانيه ، وبعض المدن القائمة في وادى النيل .

وبداية يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة لم تكن واضحة المعالم على المحور الطولى الذى يتمشى مع اتجاه البحر الأحمر . هذا بينما نجد هذه الشخصية تبدو أكثر وضوحا ونضوجا على المحور



العرضي . وتفسير ذلك ، أن شخصية هذا المدخل البحرى قد ارتبطت بطبيعة حركة الملاحة عبر البحر الأحمر .

فخلال هذه المرحلة يمكن أن نلاحظ أن الحركة عبر البحر الأحمر غلب عليها الطابع العرضي بالدرجة الأولى ، بينما تتراجع الحركة الطولية الى الدرجة الثانية من حيث السيادة ويرجع ذلك إلى أن الكشوف الجغرافية في ذلك الوقت لم تكن قد وفرت المعلومات الكافية عن عالم البحار ، بما يتيح للإنسان التوسع في استخدام البحر وزيادة الاعتماد عليه كوسيلة للنقل والانتقال . فقد ظل الاعتقاد لفترة طويلة بأن اليابس كتلة واحدة متصلة بينا البحر عبارة عن عدة بحار منفصلة : ولذا كان الاعتقاد بأن اليابس الأفريقى يمتد جنوبا حتى خشى الناس خطر المغامرة بالدوران حوله . كما كان يعتقد بامتداد الكتلة اليابسة المكونة من أوروبا وآسيا وأفريقيا شمالا ، بحيث لا توجد حول حافاتها الشمالية ممرات خاليا من الجليد^(١) . ومن هنا نجد أن الملاحين القدماء اقتصرُوا في رحلاتهم على البحار الداخلية والملاحة الساحلية وعلى هامش المحيطات ، بسبب ما تردد في نفوسهم من رهبة البحار المكشوفة .

وبالطبع كان الجهد المبذول في بناء السفن ومعرفة فنون الملاحة والعوامل الطبيعية المؤثرة عليها كالرياح والتيارات البحرية ، يتفق مع طبيعة الاستخدام المحدود للبحار كوسيلة للنقل والانتقال . هذا على الرغم من إدراك الإنسان بأن الماء أصْلَح من اليابس كطريق للانتقال والحركة .

وهنا يمكن القول ، بأن البحر - خلال جزء كبير من هذه المرحلة - كان يلعب دورا أساسيا في إبراز وتشكيل القوة . بمعنى أن الذى يملك وسائل الحركة والانتقال على اليابس المتصل فإنه يملك وسائل القوة والسيادة . ولعل من أوضح الأمثلة على ذلك الدولة العربية الإسلامية ، التى يمكن النظر إليها كقوة برية بالدرجة الأولى . فقد انطلقت من قاعدة أرضية عريضة تتمثل في شبه الجزيرة

(١) جيمس فيرجيف ، نفس المصدر ص ١١٣ .

العربية . بعمقها الصحراوى الشاسع ، الذى تحف به دائرة شبه متصلة من الأراضي الخصبة الزراعية الغنية . وتوسعت برياً وأحكمت سيادتها على كتلة أرضية متصلة ، لا يقطع اتصالها البرى سوى مياه مضيق جبل طارق ، بينما تأخرت السيادة العربية على جزر البحر المتوسط ، وكذا تأخر وصول النفوذ العربى الى سواحل المحيط الهندى الأفريقية والهندية .

شخصية المدخل على المحور العرضى :

ترتبط شخصية المدخل هنا بكون المحور العرضى هو المحور الرئيسى للحركة عبر البحر الأحمر وخليج عدن . فالثابت أن الحركة الطولية فى هذه البحار كانت محدودة نتيجة لقلة المعلومات البحرية ، وضعف وسائل ركوب البحر خاصة فيما يتعلق بمعاكسة الرياح للسفن الشراعية ، إلى جانب ذلك سيادة الاعتقاد باتصال اليابس وانفصال البحر . وقد أدت هذه الظروف مجتمعة إلى زيادة الاهتمام بوسائل النقل والحركة فوق اليابس بدرجة تفوق الاهتمام بالبحر وركوبه ، الأمر الذى أتاح الفرصة للقوى البرية لكى تنشط وتسود .

والانتقال فوق اليابس كان يقتضى بالضرورة اجتياز الفواصل المائية التى تفصل بين كتلة اليابس (المتصل) . ومن الطبيعى إذن أن ينصرف اهتمام الانسان الى المضائق البحرية ، حيث يقل اتساع الحاجز البحرى فيقل معه الجهد والوقت الذى يتطلبه ويستغرقه هذا الاجتياز . وعلى ذلك فقد لعب مضيق باب المندب دوراً رئيساً كمعبر بين كتلة اليابس الآسيوى والأفريقى المتصل . وهنا نلاحظ اهتماماً مبكراً بالطرق البرية التى تنتهى الى مضيق باب المندب وتتقاطع معه ، سواء على الجانب الآسيوى أو الجانب الأفريقى .

ولعل أهم ما يؤكد هذا الدور الذى لعبه مضيق باب المندب تلك الروابط والصلات القوية ، والموغلة فى القدم ، بين منطقة القرن الأفريقى والركن الجنوبى الغربى لشبه الجزيرة العربية ، والتى وصلت الى حد التداخل بين الجانبين . ولم يقتصر هذا التداخل على الجانب البشرى فحسب ، بل شمل أيضاً النبات والحيوان يوم أن كان مضيق باب المندب معبراً أرضياً .

والتداخل^(١) بين القرن الإفريقي والركن العربي تداخل شمل تبادل الغزوات والهجرات واللغات والثقافات والديانات بل إن هذا التداخل شمل أيضا اختلاط الأعراق والأنساب . فساحل تهامة اليمن يحمل الطابع الأفريقي بوضوح في عروقه وبشرته . كما أن الجاليات الأفريقية من الصوماليين والأحباش والدناكل تتركز بوضوح أيضا في موانئ ساحل تهامة اليمن . وبالمثل نجد أن الدماء العربية قد تسربت الى شرق أفريقيا واختلطت بدماء الصوماليين والأحباش والسودانيين . ولعل من أشهر القبائل التي ينتمى مؤسسوها الى أصل عربي قبيلتي الدبرود وإسحاق .^(٢)

والتاريخ يذكر أن الركن الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة العربية قد شهد قيام ممالك عظيمة ، امتدت منذ القرن الثالث عشر ق .م إلى القرن السادس الميلادي ، ومن أهمها وأشهرها ممالك سبأ وحمر^(٣) . وقد أقامت هذه الممالك علاقات تجارية وثيقة مع الساحل الإفريقي ، خاصة أثناء قيام مملكة سبأ حيث بلغ نفوذ عرب شبه الجزيرة الذروة في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، بما في ذلك منطقة القرن الإفريقي .

والتاريخ يذكر أيضا أنه خلال الفترة ما بين عامي ١١٥ ق .م - ٣٠٠ م . قامت بعض العناصر العربية من اليمن وحضر موت بالهجرة الى الحبشة وشكلت فيها

(١) زاهر رياض . دولة حبشية في اليمن . - الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . المجلة التاريخية المصرية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩ صص ١٠١-١٠٣ .

Fisher, W. The Middle East: A Physical, Social and Regional Geography. - London: Methuen & Co. Ltd., 1966, p. 434.

(2) Lewis J. The Modern History Of Somaliland. - From Nation to State. - N.Y. : Fredric A. Praeger, 1965, n. 22.

(3) سعد حامد . العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب الساحل الشرقي الإفريقي . - محاضرات العام الدراسي ١٩٧٧-٧٨ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية .

• تنسب إحدى الأسر الحاكمة في الحبشة الى النبي سليمان والملكة بلقيس ، وهي الأسرة المعروفة بالأسرة السليمانية .

يمكن مراجعة : عبد الملك عودة . أثيوبيا من الامبراطورية الى الجمهورية الفيدرالية - السياسة الدولية . - العدد ٤٣ يناير ١٩٧٦ ، ص ص : ٨٤ - ١٠٣ .

بينما نواة مملكة اكسوم . وفي القرن الرابع الميلادي تمكنت مملكة أكسوم الحبشية من غزو مملكة حمير وبعض أجزاء منطقة حضر موت . والجدير بالذكر أن ملوك الحبشة في تلك الفترة كانوا يتخلعون على أنفسهم لقب (ملك اكسوم وحمير وتمامه وحضرموت والحبشة)^(١) . وقد تعددت بعد ذلك محاولات الغزو الحبشى للركن العربى لاسباب متعددة ، ما بين اقتصادية وسياسية ودينية . ولعل من أشهر هذه الغزوات الحبشية، تلك التى وصلت إلى مكة شمالا والتي عرفت في التاريخ بمحملة الفيل أو أصحاب الفيل . كما يذكر التاريخ الاسلامى تلك الهجرة التى خرجت في فجر الإسلام من شبه الجزيرة العربية الى الحبشة فرارا من جانب المسلمين بدينهم . ولا شك أن هذه الهجرة تؤكد حقيقة الارتباط الوثيق بين الساحلين الآسيوى والافريقى في منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر .

شخصية المدخل على المحور الطولى :

وترتبط شخصية المدخل هنا بوجود حاجز من اليابس ، يفصل بين مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط . ووجود هذا الحاجز أدى الى الحد من استمرار الحركة على المحور الطولى عبر البحر الأحمر ، حيث تنهى الحركة عند اليابس المصرى . ويضاف الى ذلك تلك الحقيقة القائلة بأن البحر الأحمر لم يكن قبل عصر البخار شريانا رئيسيا للنقل البحرى^(٢)، فقد كان قليل النفع للسفن الشراعية التى تعتمد على قوة الرياح ، فلا تستطيع مناهضة الرياح المعاكسة أو مناطق الأمواج المضادة . يضاف الى ذلك تلك الصعاب المتعلقة بانتشار الشعاب المرجانية ، وافتقار السواحل للمراسى والخلجان . كل هذا الصعاب أدت الى أن تصبح الرحلة على المحور الطولى تسم بالصعوبة والخطورة .

وبصفة عامة ، فإن منطقة المدخل خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها على المحور الطولى من موقعها الوسط بين البحر الأحمر من ناحية وبقية

(١) سعد حامد : للمصدر السابق .

(٢) محمد صفى الدين . افريقيا بين الدول الأوربية . - القاهرة . مكتبة مصر ، ١٩٥٩ م ص ٨ .

أنحاء البحار الشرقية من ناحية أخرى . ونفس هذا الموقع المتوسط أتاح لمنطقة المدخل التركز الجيد والوسيط بين مواضع نهريه غنيه ، هذه المواضع تتمثل في وادى النيل من ناحية ، ودجلة والفرات والسند من ناحية أخرى .

ولعل المصريين القدماء كانوا أكثر من استخدم البحر الأحمر على المحور الطولى فقد كانت لهم صلات تجارية مع بلاد (بونت) . وبلاد (بونت) في رأى كثير من الباحثين تشمل المناطق الأفريقية والآسيوية المحيطة بباب المتنب^(١) ، بما في ذلك خليج عدن . فلقد شعر المصريون القدماء بحاجتهم الى بلاد بونت ، ليس فقد للحصول على منتجات هذه البلاد من البخور والعلطور والأخشاب اللازمة للمعابد^(٢) ، ولكن أيضا للحصول على منتجات البلاد البعيدة التى تكتسح في المراكز التجارية المتمركزة في منطقة المدخل . ولا توجد دلائل تشير الى أن المصريين القدماء قد عبروا المحيط الهندي بسفنهم ذات الشراع المفرد والمجاديف المساعدة ، ولكن من المؤكد أنهم وصلوا الى بلاد بونت وموانئها الوسيطة .

ولقد سار التجار المصريون على نهج خاص في الإبحار إلى بلاد بونت^(٣) ، هذا النهج يقوم على أساس الاستفادة من المعلومات المتاحة في ذلك الوقت عن الرياح الموسمية . ففي شهر يوليو كانوا يغادرون موانئهم على البحر الأحمر الى أن يصلوا الى باب المتنب ، ثم تدفعهم الرياح والتيارات الغربية في اتجاه الطريق الرئيسى للرياح الموسمية . أما رحلة العودة من بلاد بونت ، فكانت تبدأ عادة في شهر أكتوبر ، وذلك مع بدء الرياح الشمالية الشرقية ، التى تصاحبها رياح جنوبية - شرقية في القطاع الأوسط من البحر الأحمر نظرا لوجود منطقة الضغط المنخفض السودانى ، الذى يقوم بجذب الرياح الشمالية مما يجعل الملاحة بالشراع

(١) نفرا زيادة . تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الهندى . - مجلة دراسات الخليج . - العدد الرابع ١٩٦٨ م ص ٥٠

(٢) جلال يحيى . البحر الأحمر والاستعمار . - القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ١٩٦٢ ،

ص ٣ .

(٣) محمود ربيع . المصدر السابق ، ص ١٤ - ١٥ .

في اتجاه الشمال صعبة للغاية . ولذلك عمد المصريون القدماء إلى إنشاء موانئهم شمال البحر الأحمر وخليج السويس فيما بين خطي عرض ٢٠ - ٢٥ شمالا . وكانت أهم هذه الموانئ جميعا برنيس والقصور .

وتشير المصادر التاريخية إلى أن صلات مصر التجارية قد تقلصت بعد عام ٢٠٠٠ ق.م ولادة تقرب من خمسة قرون . ثم عادت لنشاطها أيام الاسرة الثامنة عشرة (١٥٨٠ - ١٣٢٢ ق.م) . وكان من أهم البعثات التجارية المصرية وأشهرها تلك البعثة التي أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت ، والتي يرجع أنها وصلت الى جزيرة سوقطرة (١) .

ويتضح مما تقدم ، أن منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها من كونها منطقة يتقاطع فيها المحور العرضي - الأكثر أهمية ونضوجا - والمحور الطولي الأقل أهمية ووضوحا . ولذا نلاحظ أن منطقة المدخل قد حظيت خلال هذه المرحلة بتركز أكبر عدد من المراكز التجارية الهامة على امتداد سواحل البحر الشرقية . وفيما يلي عرض لأهم المراكز التجارية في منطقة المدخل (٢) :-

١- على الجانب الأفريقي :

(١) ادوليس (عدوى)

موقعها بالقرب من ميناء مصوع الحالي ، وكانت مركزا تجاريا هاما للغلال والنسيج والمعادن والأحجار الكريمة .

(ب) قاتيس : والمرجح أنها زيلع الحالية ، واشتهرت بتجارة القرفة والرقيق .
(ج) مالو : والمرجح أنها بريرة الحالية ، وكانت تشتهر بتجارة القرفة والرقيق .

٢- على الجانب الآسيوي :

(١) موزا : وهي ميناء عطا الحالي وكان هذا الميناء يعتبر من أهم الموانئ في

(١) نقولا زيادة . للمصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

جنوب البحر الأحمر بالرغم مع أنه لم يكن ميناء جيدا . وقد اشتهر على وجه الخصوص بتجارة الرماح .

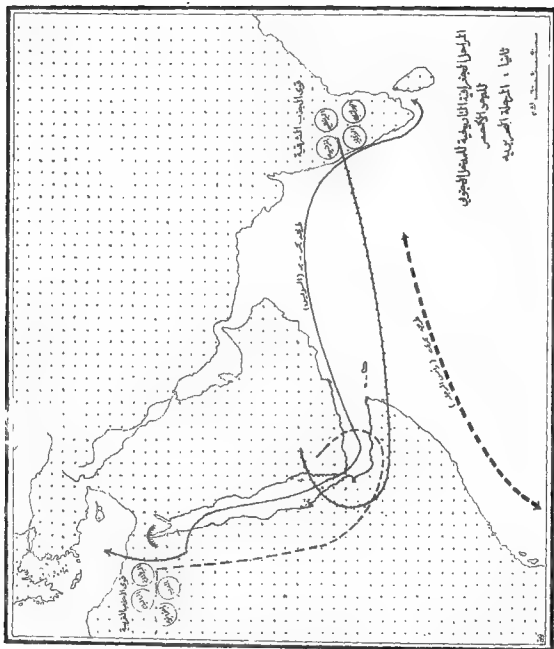
(ب) بوديمون : وهو ميناء عدن الحالى . وكان يعد أهم الموانئ على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ، نظرا لما يتمتع به من موضع ممتاز ، يوفر الحماية للسفن الزائرة من قوة دفع الرياح . كما كان مركزا هاما لتبادل السلع والبضائع القادمة من مصر والهند ، خاصة قبل اكتشاف الرياح الموسمية ، وقيام خطوط ملاحية مباشرة بين الهند ومصر .

(ج) ديوسقوريا : وهى جزيرة سوقطرة الحالية ، وكانت مركزا لتجارة الذبل (جلد التمساح) ، حيث كانت تغطيها المستنقعات والبحار النهرية التى تعج بالتمساح .

المرحلة الثانية : البحر برية :

وهى المرحلة التى تطور خلالها استخدام اليابس المصرى ، الذى يخلق البحر الأحمر من ناحية الشمال . فبعد أن كان برزخ السويس « عقبة » تنتهى عند أقدامها حركة النقل البحرى ، تحول هذا الحاجز الى « عتبة » وموطئ قدم للوثوب الى البحر المتوسط ، الذى بدأ يزخر بالحركة البشرية ، خاصة وأن البحر المتوسط له من المزايا ما جعله يتفوق على كل البحار من ناحية صلاحيته للحركة البشرية . فالبحر المتوسط له شواطئ خصبة لا تنقصها الموانئ الطبيعية الجيدة وتنصف بوجود الرؤوس الأرضية البارزة والسواحل كثيرة التعاريج . فضلا عن انتشار الجزر والشطوط الغارقة ، الأمر الذى يجعل البر دائما لا يغيب كثيرا عن نظر الملاح القديم ، كما أن المأوى دائما قريب إن جد الخطر .

ويمكن القول بأن استخدام اليابس المصرى كهزمة وصل برية بين طريق البحر الأحمر ، وطريق البحر المتوسط بدأ يظهر بوضوح منذ أن فتح الإسكندر مصر . فقد اهتم البطالمة بتوسيع مجال اتصالاتهم التجارية مستغلين فى ذلك موقع مصر المتميز فى نهاية طريق البحر الأحمر وبداية طريق البحر المتوسط ، فتحول



دور اليابس المصرى من مجرد المستورد المستهلك الى دور الوسيط الجغرافى التجارى بين البحار الشرقية والغربية ، الذى يقوم بالاستيراد والتصدير . وعلى ذلك يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة أكثر وضوحا على المحور الطولى منها على المحور العرضى .

وكان طبيعيا أن يسعى البطالة بعد فتح مصر الى التعرف على البحار الشرقية والسيطرة على طرقها التجارية ، ومحاولة تركيز طرق التجارة الوافدة من افريقيا وبلاد العرب والهند فى البحر الأحمر ومصر ، حتى أننا نجد أن صادرات مصر الى الشمال قد اشتملت فى عصر البطالة على منتجات الصين والهند وبلاد العرب وشرق أفريقيا . كما اشتملت واردات مصر من الأقاليم الشالية على المعادن والأصباغ والنيذ لحساب الأقاليم الجنوبية والشرقية .^(١)

وازدهار الحركة على المحور الطولى للبحر الأحمر أدى بالضرورة إلى ازدهار الموانئ الواقعة فى منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، وهى تلك الموانئ التى أصبحت همزة وصل بين الوسيط التجارى فى مصر ، والمصدر أو المستورد القابع على شواطئ البحار الشرقية . ولذلك فقد حرص البطالة على العناية بإقامة الموانئ الجنوبية المتقدمة على الساحل الغربى للبحر الأحمر مثل ميناء عدوى ، حيث لا تزال خرائطه موجودة حتى الآن بالقرب من مصوع .^(٢) ولقد ساعد وجود هذه الموانئ على تشجيع البحارة المصريين على محاولة الخروج من باب المتدب قليلا إلى الساحل الصومالى وحتى رأس جرد افوى وسوقطرة وكورياموريا خاصة للحصول على الأفيال من أفريقيا بدلا من الهند ، مما يقلل من تكاليف نقلها ، حيث كانت الحاجة ملحة لهذه الأفيال ، التى كانت تستخدم فى المعارك القديمة كاستخدام الدبابة والعربة المدرعة فى الحرب الحديثة .

كما اهتم البطالة بالطرق التى تربط بين محطات البحر الأحمر وموانئه ، وبعض المدن القائمة فى وادى النيل . وكانت هذه الطرق تنتهى عادة عند ثنية قنا

(١) جلال يحيى - المصدر السابق ، ص : ٩ .

(٢) نقولا زيادة - المصدر السابق .

وأحيانا أخرى في شرق الدلتا . كما واصل البطالمة محاولات شق قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر اقتناعا منهم بأن الماء أصلح من اليايس كطريق لانتقال الإنسان والبضائع من مكان لآخر .

وقد واصل الرومان الاهتمام بطريق البحر الأحمر وعملوا على استمرار تركيز طرق التجارة في البحر الأحمر واستمرار دور اليايس المصرى كوسيط جغرافى تجارى . وقد ساعد على هذه الاستمرارية ازدهار التجارة في عصر الامبراطورية الرومانية الذى تميز بالسلم مما هيا الناس للعناية بمهاج الحياة من ملابس ومأكول وزينة . ولذلك يمكن القول بأن العصر الرومانى تميز بزيادة الاتصالات بين البحار الشرقية والبحار الغربية .

وإدراك الرومان لأهمية طريق البحر الأحمر ، أدى إلى قيامهم بتوجيه عدة حملات عسكرية للسيطرة على منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، على اعتبار أن هذه المنطقة يمكن أن تنتهى عندها طرق التجارة البحرية وتتحول إلى طرق التجارة البرية التى تسيطر عليها الدولة الفارسية المنافسة ، مما يهدد دور اليايس المصرى . ولذا فإن القائد العام فى مصر (غالوس) قام بتوجيه حملة لاحتلال بلاد اليمن ، كما خرجت حملة أخرى فى عهد الامبراطور اغسطس لتدمير عدن (يوديمون) ، التى تظهر أهميتها كميناء توصيل بالدرجة الأولى على المحور العرضى . بينما أهميتها كميناء ثمين تظهر فى المقام الأول على المحور الطولى .

وقد تطور النقل البحرى بصورة ملحوظة على المحور الطولى للبحر الأحمر بعد اكتشاف (هيبالوس) للرياح الموسمية ، وذلك فى العقد السابع من القرن الأول الميلادى . فلقد كانت السفن تغادر أحد الموانئ المصرية فى شهر يوليو وتصل الى منطقة المدخل فى أوائل أغسطس فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار الهندى ، فتصل اليه فى أوائل سبتمبر^(١) .

وبعد الفتح العربى لمصر ، ازدهر طريق البحر الأحمر بعد أن سيطر العرب تماما على البحار الشرقية ، فأصبحت التجارة العربية بلا منافسة فى الخليج العربى .

(١) نفس المصدر .

وبحر العرب والبحر الأحمر ، ودانت للعرب السيطرة على مفاتيح الطرق بين الشرق والغرب ، حتى أن سيلان التي لم تخضع قط للحكم العربى أصبحت منذ القرن الثامن مركزا للتجارة العربية . بل يكاد يكون من المؤكد أن التجار العرب قد وصلوا إلى الصين^(١) في أقصى الشرق . ولا شك أن انفراد العرب بالبحار الشرقية ، إنما يرجع إلى سيطرة العرب على ذلك الحجاز البرى الذى يفصل بين البحار الشرقية والغربية .

وازدهار التجارة العربية قابله ازدهار مماثل فى البحر المتوسط ، حيث نشأت مدن وموانئ تجارية ، نستقبل بضائع الشرق الهائلة ، ونقوم بتوزيعها على بقية أنحاء أوروبا كجنوة والبندقية .

وقد ظل العرب عدة قرون يسيطرون على أكبر منطقة تجارية فى العالم القديم ، وظل هذا التحكم قائما حتى بعد تمزق القوة الإسلامية وانقسام الخلافة . ولم تبدأ هذه السيادة فى التزعزع إلا بعد أن اثبتت الأعمال الكشفية ، فى نهاية القرن الحامس عشر أن هناك طريقا بحريا مباشرا إلى الهند دون المرور بالمنطقة التى يسيطر عليها العرب المسلمون . ولذا فإن البعض ينظر إلى هذه الأعمال الكشفية البرتغالية على أنها جزء من الحروب الصليبية ضد المسلمين ، حيث جاءت هذه الأعمال الكشفية فور نجاح البرتغاليين فى تخليص بلادهم من حكم المسلمين . ومن هنا فقد كان طبيعيا أن يستمر البرتغاليون فى حروبهم الصليبية ، حتى وصل الأمر إلى شن هجمات انتقامية على السفن العربية الإسلامية^(٢) .

وبهذا الكشف الجغرافى ثبت حقيقة اتصال البحار وانفصال اليابس

(١) جيمس فير جريف . المصدر السابق ، ص : ١١٣

« احتلت التوابل أهمية خاصة بالنسبة للتجارة بين الشرق والغرب . ويرجع ذلك الى تميز هذه السلعة بالوزن الخفيف والحجم القليل واللحن المرتفع . ويرجع تزايد طلب الغرب لهذه السلعة الى أهمية التوابل بالنسبة للحم المقدد الذى كان يخزنه الأهالى للشئاء حين تصبح الأرض عاجزة عن الإنتاج فأضافه بعض الهارات الى هذا اللحم يزيد من شهية الانبائ ونشاطه الذى يعنه الطعام .

(2) Marston, T. Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, - U.S.A. : The Shoe String Press, Inc. Hamden, Connecticut 19, pp. 18-19

فتراجعت الملاحة الساحلية إلى المرتبة الثانية بعد الملاحة المحيطية . كما احتلت السيادة على المحيطات المكانة التي كانت للسيادة على البحار من حيث القوة السياسية .

وبهذه الكشف أصبح هناك طريق بحري مباشر يربط بين الشرق والغرب . واستطاع هذا الطريق المحيطي المكشوف أن يستحوذ على التجارة التي كانت تمر عبر الطريق البرمائي القديم فيما يشبه الأسر الملاحي Naval Capture ، حيث قام هذا الطريق المحيطي القوي ، بأسر الطريق البرمائي الضعيف ، فتحول البحر الأحمر إلى طريق ضامر Misfit Sea-Lane تقتصر أهميته على التجارة الساحلية . وكان نتيجة لهذا التحول أن انقطعت عن البحر الأحمر - أو كادت - الحركة البشرية وتيارات الحضارة الإنسانية ، فتدهورت بذلك قيمة وأهمية الموانئ والدول القائمة في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصفة خاصة ، وحوض البحر الأحمر بصفة عامة . وقد انتقلت هذه المزايا مجتمعة إلى موانئ دول المحيط الأطلنطي : التي ظلت طوال المرحلة السابقة على هامش العالم القديم . ونفس المصير واجهته موانئ ودول البحر المتوسط ، خاصة تلك الواقعة في الحوض الشرقي منه ، على اعتبار أنها تقع على جزء من هذا الطريق الضامر .

ويمكن النظر إلى منطقة المدخل الجنوبي بعد ظهور البرتغاليين في البحار الشرقية على أنها منطقة « شد حبل » Tug of War ، تتجاذب أطرافه القوى المتحركة في بداية الطريق البحري الداخلي ، وفي نهايته ، ويمكن أن تعين الهند ومصر بداية هذا الطريق ونهايته : فمن ناحية الشرق ، تمثل قوة الجذب في البرتغاليين ومن بعدهم الهولنديون والفرنسيون والإنجليز . أما من ناحية الغرب ، فتتمثل في القوة المسيطرة على مصر ممثلة في كل من المماليك والعثمانيين .

ويمثل البرتغاليون قوى الجذب الشرقية خير تمثيل . فقد تعددت محاولاتهم للنفاذ إلى داخل البحر الأحمر لإحكام السيطرة على مصادر التجارة وكل المراكز البحرية الهامة ، ضماناً للتأمين تجارة الشرق التي أصبحوا يسيطرون عليها . وأيضاً

لتأمين طريق البرتغال الجديد الذى يدور حول رأس الرجاء . كما يمكن أن يضاف الى ذلك ، اهتمام البرتغاليين بالوصول إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في حوض البحر الأحمر ، وذلك كجزء من الحرب الصليبية التى كانت تندمج منذ البداية نشاطهم في البحار الشرقية . وعلى ذلك ، فقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على المدخل الجنوبي للبحر لضمان غلقه أمام أية قوة عربية إسلامية تحاول الخروج من البحر الأحمر إلى المحيط الهندي وتهديد النفوذ البرتغالي فيه ، وأيضا لاتخاذ هذه المنطقة الاستراتيجية كموطئ قدم للوثوب على الأهداف الحيوية داخل حوض البحر الأحمر . وتشير المصادر التاريخية^(١) في ذلك المجال الى أن البرتغاليين قد تمكنوا في عهد الفونسو دا بوكيرك Albuquerque (نالاب ملك البرتغال في الهند) من السيطرة على باب المكند وكذلك على بقية المداخل البحرية المؤدية الى المحيط الهندي ، وهى هرمز وملقا . وفي عهد بوكيرك أيضا ، تمكن البرتغاليون عام ١٥٠٧ م من السيطرة على جزيرة سوقطرة التى تتوسط المسافة بين هرمز وباب المكند^(٢) كما تعددت محاولات البرتغاليين للسيطرة على عدن - التى كان يحكمها الطاهريون - للاستفادة من موقعها الممتاز ، المتحكم في مضيق باب المكند ، فظلالا كونها أكبر مستودع تجارى في جنوب البحر الأحمر ، وأفضل موانئ القومين .

وقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على جزيرة قران في جنوب البحر الأحمر ، وذلك لاتخاذها قاعدة للوثوب على موانئ الحجاز واليمن وقد سيطروا عليها بالفعل في ابريل عام ١٥١٣ م . ولم يتركوها إلا بعد ردم آبارها ، حتى لا تنتفع بالجزيرة أية قوة معادية^(٣) ومحاولة وضول البرتغاليين للأماكن الإسلامية المقدسة في البحر الأحمر وغلق

(١) فابريو عمان ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ م - القاهرة المينة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦ م ، ص ٤٠ .

(٢) صلاح المقاد . التيارات السياسية في الخليج العربى - القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٦٩ م ص : ١٤ .

(٣) السيد مصطفى . تكوين اليمن الحديث . - اليمن والامام يحيى (١٩٠٤ - ١٩٤٨) م . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ م ، صص : ٧٢ ، ٧٣ .

باب المنتدب أمام أية قوة عربية إسلامية ، دفع البرتغاليين الى توثيق العلاقات مع دولة الحبشة المسيحية ، والاستفادة من موقعها الحاكم في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . وقد تم إنزال أول بعثة دبلوماسية برتغالية إلى سواحل الحبشة عام ١٥٢٠ م . كما حصل البرتغاليون عام ١٥٢٣ على صلاحيات باستخدام ميناء مصوع كقاعدة بحرية لهم .^(١)

وكان من الطبيعي أن تقوم الدولة المملوكية بالتصدي لمحاولات الغزو البرتغالي للبحر الأحمر ، باعتبارها أهم قوة في حوض هذا البحر . ولذا فقد اهتم المالك بتحسين ميناء جدة وزيلغ وسواكن والتطلع الى إقامة قواعد بحرية على ساحل اليمن ، بهدف إغلاق البحر الأحمر في وجه الملاحة البرتغالية . ولأجل ذلك ، قام المالك بإزالة قوات في جزيرة قران وتحصينها . كما أن استراتيجية المالك كانت تقوم على اتخاذ عدن قاعدة للانطلاق في المحيط الهندي ومواجهة المصالح البرتغالية هناك ، واتخاذها كخط دفاع أول أمام أي محاولات برتغالية للتوغل داخل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من تعدد محاولات السيطرة من جانب المالك والبرتغاليين على عدن ، إلا أن كل هذه المحاولات قد باءت بالفشل ، واحتفظت عدن ، بمقاومتها الصلبة ، باستقلالها ، بالرغم من فقدانها الكثير من مقوماتها الاقتصادية نتيجة لتحويل طريق التجارة من ناحية ، وافتقادها لمساندة الظهير السياسي المنهار ، خاصة بعد سقوط الدولة الطاهرية .

وبعد أن ورث العثمانيون حكم الدولة المملوكية في مصر والبحر الأحمر ١٥١٧ م . بدأوا يعملون بنفس المخطط الذي اتبعه المالك في مقاومتهم للبرتغاليين ولذلك اتجهت مخططاتهم مباشرة إلى بلاد اليمن بحكم موقعها الحاكم في جنوب البحر الأحمر ، وبحكم إشرافها المباشر على مضيق باب المنتدب . ولم ينقض النصف الأول من القرن السادس عشر حتى كان العثمانيون قد طردوا

(1) Marston, T. op. cit., p.23.

البرتغاليين من البحر الأحمر واستولوا على الموانئ الهامة على شاطئه الأفريقي والآسيوى ، بما فى ذلك منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فقد قرضوا سيطرتهم على مصوغ وعصب وزيلع وبربرة على الساحل الأفريقى ، والمخا وعدن على الجانب الآسيوى . كما اهتم العثمانيون بشخصين جزر المدخل ، خاصة جزيرة قران التى تقع على مقربة من ميناء جدة .

وقد سارعت الدول الأوروبية بشغل الفراغ الذى تركه البرتغاليون بعد تدهور موقعهم فى البحار الشرقية ، ولذا نزلت الواحدة تلو الأخرى فى محاولة السيطرة على التجارة فى البحار الشرقية . وكان طبيعيا أن تقتصر هذه المحاولات على الدول الأطلنطية التى أصبحت فى قلب العالم ، مشرفة على أكبر الطرق التجارية فى العالم^(١) . ولذا نزلت هولندة وفرنسا وإنجلترا ، وشكل التنافس بينها جزءا هاما من تاريخ منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة وأن سياسة الدولة العثمانية كانت قائمة على عدم السماح للسفن التجارية بالملاحة فى البحر الأحمر الى الشمال ، من مخا ، حتى تضمن عدم تدخلهم فى شئون الامبراطورية ، وعدم تعرض الأماكن المقدسة الإسلامية للخطر . علاوة على ذلك ، فإن الدولة العثمانية كانت تحشى أن يؤدى فتح البحر الأحمر للملاحة الأجنبية إلى انتعاش مصر اقتصاديا مما يزيد من قوة المالك المتأولين للدولة .

ولا شك ان دور هولندة فى البحار الشرقية كان محدودا بحكم ضآلة حجم وامكانيات القاعدة الأرضية التى انطلقت منها^(٢) ، ومثلها فى ذلك كمثله البرتغال . وقد انحصر نشاط الهولنديين فى تنشيط حركة التبادل التجارى مع سواحل البحر الأحمر ، عن طريق إنشاء الوكالات التجارية فى الموانئ الهامة ، خاصة تلك الواقعة على الساحل اليمنى ، حيث تجارة البن .

وحين بدأ يأفل نجم الهولنديين فى البحار الشرقية ، كانت كل من فرنسا وبريطانيا قد بدأتا فى تدعيم نشاطهما التجارى ومصالحهما الاقتصادية فى المنطقة

(١) Whittlessey, D. op. cit., p. 59.

(٢) جمال حمدان . استراتيجية الاستثمار والتحرير . القاهرة ، دار الهلال ، ١٩٦٨ م ، ص ٨٠ .

بوجه عام ، وفي شبه القارة الهندية بوجه خاص . وقد شمل هذا النشاط محاولة تأمين الطرق المؤدية إلى المحيط الهندي والتي من أهمها طريق البحر الأحمر ، وزاد اهتمام الدولتين بهذا الطريق بصورة واضحة بعد استخدام السفن الشراعية المعتمدة على قوة دفع الرياح . ولذلك لم يكن في استطاعة السفن الشراعية الإبحار من الهند إلى السويس إلا في فترة الرياح الجنوبية الغربية ، التي تمتد من يونيو إلى سبتمبر . أما الإبحار من السويس إلى الهند فكان يقتصر على فترة الرياح الشمالية الشرقية ، التي تمتد من ديسمبر إلى فبراير ^(١) حتى لا تضطر إلى السير في اتجاه الرياح . ومن هنا اهتمت الدولتان بمحاولة إحياء الطريق القديم ، فقد حاولت فرنسا إحياء هب الطريق بالحصول على امتياز يقضى بتخفيض الرسوم الجمركية على بضائعها المارة بمصر ^(٢) وتطوّر اهتمامها بهذا الطريق بالعمل على شق قناة عبر برزخ السويس تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط . وإلى جانب اهتمام فرنسا بالخنازير الذي يحول بين اتصال البحرين شمالا ، كان لفرنسا أيضا اهتمام مماثل بالدخول الجنوبي للبحر الأحمر عن طريق البعثات التجارية ، التي كانت تقوم بعقد اتفاقيات مع حكام بعض المراكز التجارية كعمد وعلا ^(٣) . كما قامت فرنسا عام ١٨٥٩ م بشراء منطقة تقع على خليج تاجوره من سلطان العفر ^(٤) ، وانشأت بها عام ١٨٦٢ م ميناء أويوك .

أما بريطانيا ، فقد توسعت في استخدام طريق البحر الأحمر لنقل البريد والمسافرين بين الهند وإنجلترا ، باعتباره أقصر من طريق رأس الرجاء الدائري الذي كانت تسيطر عليه ؛ ولهذا اتجهت بريطانيا إلى توثيق علاقاتها بمصر التي يمر خلالها الطريق البري . كما بدأت إنجلترا في البحث عن مراكز ومحطات لهويين

(١) Red Sea and Gulf Of Aden Pilot, No. 157, 1921, p. 43.

(٢) عبد العظيم رمضان. حركة للد والجزر التاريخية بين طريق السويس ورأس الرجاء ، السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ، صص ٦٨ - ٨٠ .

(٣) فاروق عثمان . المصدر السابق ، صص : ٧٠ - ٧١ .

(٤) نبيه الاصفهاني . الجذور التاريخية - الأوجادين في الاستراتيجية الدولية العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ، صص : ٥٤ - ٦٤ .

سفنها بالفحم عبر البحر الأحمر ، ولذا انصب اهتمام البريطانيين على منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر باعتبارها تمثل موقعا متوسطا بين الهند ومصر . وقد اتجه البريطانيون في البداية إلى كل من ميناء الحما والمكلا ، حيث كانت تقتضى الضرورة وجود محطات متتالية-وعلى مسافات متقاربة لحاجة السفن للثمين المتكرر . ونظرا لأن ميناء المكلا بعيد نسبيا عن الطريق البحرى المباشر ، فإن ذلك كان سببا في قيام بريطانيا باحتلال جزيرة سوقطرة لاتخاذها محطة للتموين ، ولكن البريطانيين اضطروا إلى الجلاء عن الجزيرة عام ١٥٣٥ نتيجة لصحوة الحياة عليها (١)

وإخفاق بريطانيا في جزيرة سوقطرها جعلها تتجه الى عدن ، نظرا لموقعها في منتصف الطريق بين بومباي والسويس ، فضلا عن قيام مينائها على خليج بحرى فسيح ، يسمح بمرور السفن الضخمة ودخولها إليه ليلا أو نهارا . علاوة على ذلك فإن مناطق زراعة البن اليمنى أقرب إلى عدن منها إلى ميناء عطا ، الأمر الذى يتيح لبريطانيا التحكم في تجارة البن اليمنى . ولكل هذه المميزات مجتمعة انجذبت بريطانيا إلى الاستيلاء على عدن بالقوة - بعد أن فشلت طرق الضغط السياسى - في التاسع عشر من يناير ١٨٣٩ م .

واختيار بريطانيا لعدن واحتلالها في ذلك الوقت لم يكن فقط بفضل مميزاتها البحرية ، ولكن كانت هناك ظروف طارئة في المنطقة اقتضت ضرورة هذا الاحتلال . ولعل أهم هذه الظروف هي تلك المتعلقة بنشاط محمد على في شبه الجزيرة العربية ومحاولته فرض سيطرته الكاملة على شبه الجزيرة . بما في ذلك عدن ومينائها الحيوى ، الأمر الذى يتيح لمحمد على فرصة التحكم في باب المندب وتهديد الطريق السريع الذى يربط بريطانيا بممتلكاتها في الهند .

وقد نجحت بريطانيا في أغسطس ١٨٤٠ م في شراء جزر موسى الواقعة في مدخل خليج تاجوزه (٢) ، وقد أقدمت بريطانيا على ذلك بعد تزايد النشاط

(١) فاروق عثان . المصدر السابق ، ص : ١٤٣ .

(٢) شوق عطا الله . الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨٦٣ - ١٨٧٩ م) . - القاهرة :

الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، ١٩٥٩ م . صص : ٤٢ - ٤٣ .

الفرنسي على الساحل الغربى للبحر الأحمر ومحاولة فرنسا الاستيلاء على خليج غبة
الخراب (١)

وبعد احتلال بريطانيا لعدن واستقرارها هناك قامت بالسيطرة على جزيرة
(بريم) فى ٢٦ يناير ١٨٥٧ م ، وذلك لتأمين خطوط مواصلاتها فى البحر
الأحمر ، بعد أن أصبح مشروع شق قناة السويس فى سبيله للتنفيذ . كما قامت
بريطانيا عام ١٨٥٩ م . بالاستيلاء على جزيرة قران بهدف تأمين طريق الاقتراب
الشمالى لمضيق باب المندب .

وحين حاولت إحدى الشركات الفرنسية عام ١٨٥٩ م شراء جزيرة سوقطرة من
الباب العالى ، تبته البريطانيون إلى ضرورة ابعاد النفوذ الفرنسى عن هذه الجزيرة
الهامة التى يمكن من خلالها التحكم فى الطريق البحرى الداخلى - عبر البحر
الأحمر - والدائرى عبر رأس الرجاء (٢) .

المرحلة الثالثة : البحرية :

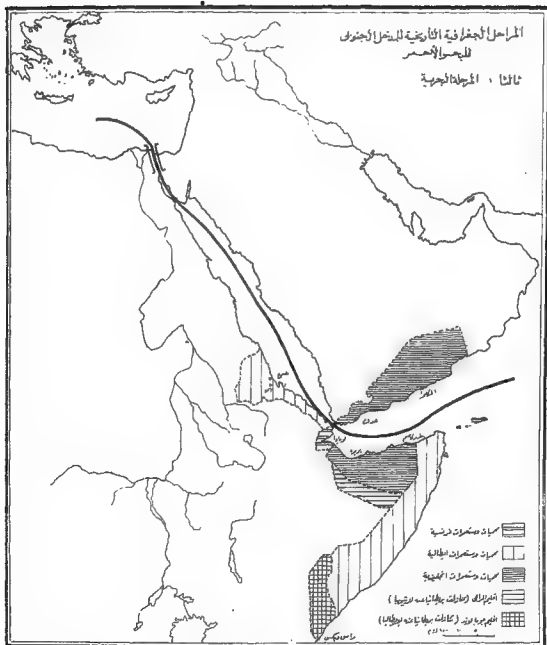
وتأتى هذه المرحلة فى أعقاب شق قناة عبر برزخ السويس وفتحها للملاحة
الدولية فى نوفمبر ١٨٦٩ م . وبشق هذه القناة انقطع الاتصال بين اليابس
الآسيوى والأفريقى وتحقق الاتصال بين البحرين الأحمر والمتوسط ، حيث
شكلت معا مجرى مائيا واحدا ، وطريقا بحريا من الدرجة الأولى .

وبهذا الاتصال المائى البهت ، أعيد مرة أخرى توجيهه
Reorientation خطوط المواصلات البحرية إلى البحر الأحمر ، الذى
أصبح أكثر قوة وأهمية ، مما كان عليه كطريق داخلى أو كطريق برمائى ،
واستطاع بذلك أن يتخلص من أمر الطريق المحيطى ، بعد أن أصبح أقصر

(1) Mairston, T. op. cit., p. 55.

هجرت محاولة سابقة من جانب بريطانيا لاحتلال بريم ، وكان ذلك فى مايو ١٧٩٩ م على أثر الحملة الفرنسية
على مصر . غير أن بريطانيا تركت الجزيرة فى نفس العام بعد أن أنقضت أعضارها لمصادر الحياة العلية فضلا عن
عدم يمكن القوة الرابطة فيها من السيطرة على الساحل الأفريقى للمواجه ، والذى يعد كثيرا عن مرمى المدفعية فى
ذلك الوقت .

(2) George, H. A. Historical Geography of the British Empire. - London: Methuen and Co. Ltd.,
1924. p. 124.



وأُسرع طريق بحرى بين الشرق والغرب . فقد اختصر الطريق الجديد ما يقرب من ثلثى المسافة بين الشرق والغرب عن طريق رأس الرجاء . فالمسافة بين لندن ويومباى انخفضت بما يزيد عن ٣٢٠ كم ، كما نقصت المسافة بين استراليا وبريطانيا بما لا يقل عن ١٦٠٠ كم . وهذا الاختصار فى المسافة يقابله اقتصاد فى تكاليف النقل البحرى والوقت الذى يستغرقه .

ولاشك أن هذا الطريق البحرى قد أسهم بوضوح فى الطفرة الصناعية والحضارية الحديثة ، التى شهدتها أوروبا الغربية حتى وصلت الى درجة التشبع الصناعى Over Industrialization حيث قرب هذا الشريان البحرى المسافة بين هذه الدول ، ومصادر المواد الخام وأسواق التصدير فى آسيا وأفريقيا ، بأرخص التكاليف ، وفى أقل الأوقات .

وبشق قناة السويس زادت كثافة الحركة على المحور الطولى بدرجة طاعية بحكم اتساع الدائرة التى يقوم بخدمة هذا الطريق ، وتباين خصائص المواضع التى تضمها هذه الدائرة ، وما ينتج عن ذلك من تزايد لحجم التبادل فيما بينها . وكان طبيعيا مع تزايد كثافة الحركة على المحور الطولى أن يزداد اهتمام القوى المختلفة بهذا الشريان البحرى ، سواء العالمية منها أو الإقليمية . ولذا انصرف الاهتمام بصورة واضحة للمواقع الاستراتيجية الحاكمة ، التى من شأنها أن تحقق اختزالا فى السيطرة على مثل هذا الطريق الحيوى . وعلى ذلك ، فإن المدخل الجنوى للبحر الأحمر قد زادت أهميته بشكل واضح خلال هذه المرحلة ، باعتباره موقعا تتوفر فيه صفة التحكم الاستراتيجى فى هذا المجرى الملاح . وخلال هذه المرحلة ، تبدأ فى الظهور تلك العلاقة الطردية الوثيقة بين قناة

• لا يمكن استبعاد عملية الاستيطان الصهيونى فى فلسطين من التحليل الجيوليتيكى لتاريخ البحر الأحمر . فلا شك أن أحد الدوافع الرئيسة وراء تسهيل إقامة الكيان الاستيطانى الصهيونى فى فلسطين كان يتمثل فى ضرورة وجود كيان استراتيجى مقيم فى هذه المنطقة لحماية وتأمين الجانب الشرق لقناة السويس يمكن مراجعة : محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ، صص : ٢٥ ، ٣٣ .

السويس في الشمال ، ومضيق باب المندب في الجنوب ، باعتبارهما مفتاحا للتحكم في الحركة الطويلة عبر هذا الممر العالمي الحساس . ولذا ، فليس من الغريب أو من الصلدة أن كانت عدن (١٨٦٢ م) مصر (١٨٨٢ م) أول الوحدات في حوض البحر الأحمر والشرق العربي التي تخضع للاستعمار الأوربي . كما أنه ليس من الغريب أيضا أن تصبح أرض المدخلين مسرحا للتنافس الاستعماري والاضطرابات والقلق السياسي ، التي تكاد تأخذ صفة الاستمرارية .

ولعل إدراك حقيقة هذا الارتباط الوثيق بين المدخلين الشمالي والجنوبي للبحر الأحمر كان أحد العوامل الرئيسية التي دفعت مصر بعد شق قناة السويس للتحرك لملء الفراغ القائم في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، خاصة بعد تزايد المحاولات من جانب الدول الأوربية لوضع اليد على بعض النقاط الهامة في منطقة المدخل الجنوبي^(١)

وقد نجحت مصر في تثبيت إدارتها بالفعل على الساحل الأفريقي لمنطقة المدخل الجنوبي ، بعد أن عطى السلطان العثماني لحدوي مصر حق إدارة ميناءى سواكن ومصوع في مايو ١٨٦٥ م ، وقد اتخذت مصر من هذين الميناءين موطئ قدم لبسط سيطرتها خلال عامي ١٨٧٤ - ١٨٧٥ م على كل من ساحل البحر الأحمر وخليج عدن ، وامتدت سيطرتها حتى قساوي على المحيط الهندي ، التي كانت تابعة في ذلك الوقت لسلطان زنجبار . وقد انسحبت مصر من ساحل الصومال الجنوبي بعد ضغط إنجلترا واعترافها بالسيادة المصرية على ساحل عدن حتى رأس حافون ، وذلك بموجب المعاهدة الموقعة في ٧ سبتمبر ١٨٧٧ م .^(١)

(١) يذكر أن شركة روباتينو Rubattino الأيطالية قامت عام ١٨٧٩ م باستجار أو شراء أراضي واسعة على ساحل البحر الأحمر قرب مرسى عصب وكلابعد الجزيرة القريبة من خليج عصب . كما قامت شركة (باران بارولان) الفرنسية عام ١٨٦٩ بشراء ثلاثة آلاف هكتار في منطقة الشيخ سعيد الواقعة على الساحل اليمنى المقابل لجزيرة بريم . كما حاولت إنجلترا إثارة الفتن بين القبائل في ريرة وغيرها من المناطق المواجهة لعدن في محاولة للتدخل في شئونها . يمكن مراجعة : شوق عطا الله . المصدر السابق ، ص ١٠٤ - ١٠٥ ، ١٨١ - ١٨٢ ، ١٩٧ - ١٩٩ .

(١) نفس المصدر . ص ٣٥١ - ٣٥٢ .

وباحتلال بريطانيا لمصر وفرض السيطرة عليها في سبتمبر ١٨٨٢ ، وباجبارها على الانسحاب من سواحل البحر الأحمر ، انفتح المجال أمام القوى الأجنبية لتحقيق مطامعها في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، حيث عادت سواحل هذه المنطقة إلى سيادة الباب العالي ، والتي لا تعدو إلا أن تكون سيادة اسمية .

نشاط بريطانيا في منطقة المدخل الجنوبي :

قامت بتوطيد نفوذها في المناطق المجاورة لعدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والحماية مع القبائل اليمنية ، وذلك بهدف تأمين وجودها في قاعدة عدن البحرية من ناحية ، وتأمين الطرق المؤدية إليها من الداخل من ناحية أخرى ، وذلك لضمان وصول المؤن والمواد القوية اللازمة لها . وفي ٩ مارس ١٩١٤ م^(١) ، نجحت بريطانيا في التوصل إلى اتفاق مع الدولة العثمانية بشأن تحديد منطقة النفوذ والحماية البريطانية في الأراضي اليمنية ، وقد ضمت هذه المنطقة كل الأراضي الممتدة من الشيخ سعيد غربا إلى حدود عان شرقا ، بما في ذلك منطقة حضرموت .

واهتمت بريطانيا أيضا بالساحل الصومالي المجاور لعدن وعملت على تثبيت أقدامها هناك ، وذلك بهدف تأمين المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، وحماية قاعدتها الاستراتيجية في عدن^(٢) ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من تلك الأراضي الساحلية . وقد نجحت بريطانيا في سبتمبر ١٨٨٤ م في إجلاء القوات المصرية عن بريرة والاستيلاء عليها . وفي نفس العام أيضا ، قامت باحتلال زيلع وهر بعد إجبار المصريين على الجلاء عنها . وقد وضعت بريطانيا الساحل الصومالي شرقي زيلع تحت إشراف مساعد المقيم السيامي البريطاني في

• كانت السلطات في مثل هذه المناطق تتركز في يد نائب السلطان العالي الذي تعاونه حاميات عثمانية . وبحكم عامل المسافة ، وبحكم أن الحماية العثمانية كانت تنمذج في السكان والحياة العامة ، لذا تميزت السلطة العثمانية في هذه المناطق بالضعف .

(١) فاروق جنان . المصدر السابق ، ص ٥٥٥ .

(٢) Lewis; I. op. cit., p. 40.

عدن . وفي عام ١٨٨٧ م أصبحت هذه المنطقة محمية بريطانية بعد سلسلة من المعاهدات التي وقعتها بريطانيا مع شيوخ القبائل . هذه المحمية تمتد على الساحل الصومالي فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا Loyada غربا ، والتي تبعد نحو ٢٧ كم شرق جيبوتي . وقد بلغت مساحة هذه المحمية ما يقرب من ١٧٤.٨٠ كيلو متر مربع (٦٨٠٠٠ ميل مربع)^(١) كما تمكنت بريطانيا من عقد معاهدة مع سلطان المهرة ، الذي تتبعه جزيرة سوقطرة ، وافق بموجبها على ألا يبيع الجزيرة أو يتنازل عنها لأية قوة أجنبية ، مقابل استلامه منحة سنوية . من حكومة الهند البريطانية^(٢) .

نشاط فرنسا في منطقة المدخل الجنوبي :

تخلت فرنسا عن مرمى منطقة الشيخ سعيد في ديسمبر ١٨٧١ م وذلك بعد أن اتضح أن امكانيات هذا المرمى لا تسمح بإنشاء ميناء صالح لاستقبال السفن الكبيرة ، وبالتالي فهو لا يرقى لمستوى ميناء عدن الذي تسيطر عليه إنجلترا ، ولا يحقق مصالح فرنسا ومطامعها في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^(٣) .

وإذا كانت بريطانيا قد اهتمت بالساحل الصومالي المواجه لقاعدة عدن . فإن فرنسا قد عملت هي الأخرى على بسط نفوذها على الجزء الواقع غربي زيلع ، في محاولة لاتخاذ هذه الشقة الساحلية موطئ قدم لهضبة الحبشة ، فضلا عن تحررها من الاعتماد على عدن في وقت اشتد فيه التنافس بين إنجلترا وفرنسا . ولذا قامت فرنسا في سبتمبر ١٨٨٤ م بعقد معاهدة حامية مع سلطان تاجوره ، ثم قامت باحتلال كل المناطق التي أشارت إليها هذه المعاهدة ، والتي تمتد من رأس على حتى عبة الخراب . وفي يناير ١٨٨٥ م قام قائد مستعمرة أوبوك بعقد معاهدة حامية مع بعض الشيوخ المحليين أدت إلى توسيع نطاق مستعمرة أوبوك الفرنسية على خليج تاجورة ، حتى وصلت الى حدود مقاطعة شوا Shoa في جنوب شرق

(1) Taylor D. The British In Africa. London:Rebot Hale Limited, 1962, p. 24

(٢) قانون عثان . المصدر السابق ، ص : ٤٠٦ .

(3) Marston, T. op. cit., p. 331.

هضبة الحبشة . كما قامت فرنسا عام ١٨٨٨ م بإنشاء ميناء جيبوتي Djibouti واتخذته عاصمة للمستعمرة الفرنسية عام ١٨٩٠ م . وقد توسعت في استخدامه لتوثيق علاقاتها التجارية مع الأجزاء الداخلية ، خاصة بعد إنشاء الخط الحديدي الذي يربط أديس أبابا بالبحر الأحمر عبر جيبوتي .^(١)

وتجاور مناطق النفوذ الفرنسية والبريطانية على الساحل الصومالي المطل على خليج عدن ، أدى الى ضرورة اتفاق الدولتين على تحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما ، وقد تم ذلك في فبراير ١٨٨٨ م ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين جيبوتي وهرر كحد فاصل بين الهمتين الفرنسية والبريطانية .^(٢)

نشاط إيطاليا في منطقة المدخل :

قامت الحكومة الإيطالية عام ١٨٨٢ م بشراء ميناء عصب من شركة روياتينو^(٣) ثم قامت بعد توقيع عدة اتفاقيات مع زعماء ومشايخ الجهات المحيطة بعصب ، بتحويل منطقتي عصب ورهيطه Reheita الى مستعمرة إيطالية ، وذلك في يونيو ١٨٨٢ م . وفي عام ١٨٨٥ م قامت قوة إيطالية باحتلال مصوع ، بعد إجبار القوات المصرية على إخلائها . وفي نفس العام قامت باحتلال مرسى بيلول Beilui^(٤) الواقع شمال عصب . وفي شهر يونيو ١٨٨٥ احتلت إيطاليا جزر دهلك بحجة بلائمتها لصحة الجنود الإيطاليين .^(٥) كما ضمت مرسى زولا Zula عام ١٨٨٨ م . وما أن جاء عام ١٨٩٠ م تقريبا حتى كانت إيطاليا تسيطر على المنطقة الساحلية الممتدة من جنوب مواكن شمالا حتى اويوك جنوبا ، خاصة بعد الاستيلاء على مدينة اسمره في ابريل ١٨٩٠ م ، وضمها لخلود مستعمرة اريتريا^(٦) .

(١) Bonteng, E. A Political Geography of Africa. - London: Cambridge Univ. Press., 1979, p. 222.

(٢) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص : ٥٣ .

(٣) شوق عطا الله ، المصدر السابق ، ص : ١٨٦ (هامش) .

(٤) جلال يحيى . سواحل البحر الأحمر . - القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ، ١٩٦٠ ، ص : ١١٤ .

(٥) جلال يحيى . المصدر السابق ، ص : ١٨٧ .

(٦) نبيه الاصغهانى . المصدر السابق .

وفي مارس ١٨٩٠ م أعلنت الحكومة الإيطالية رسمياً تكوين مستعمرة
 إريتريا ، والتي بلغت مساحتها نحو ٥٠ ألف كيلو متر مربع ، وبلغ عدد سكانها
 نحو ٤٥٢ ألف نسمة ، وهم يتألفون من الدناكل والأحباش والعرب^(١) .
 وحاولت إيطاليا توسيع حدود مستعمرة إريتريا على حساب الحبشة
 والسودان ، ولكن محاولاتها باءت بالفشل ، فقد استولت عام ١٨٩٤ م على
 كسلا ، وبسطت حمايتها على الحبشة بمقتضى معاهدة اوتشالي Oucciali في
 مايو ١٨٨٩ م . كما استولت على مملكة تيجرى Tigre عام ١٨٩٦ م وضممتها
 لمستعمرة إريتريا . وقد فقدت إيطاليا كل هذه الأراضي المضافة بعد هزيمتها في
 موقعة عدو Adowa عام ١٨٩٦ م^(٢) .

وفي الوقت الذي كانت تدعم فيه إيطاليا وجودها على الساحل الغربي للبحر
 الأحمر ، كانت تمارس نشاطا استعماريا مماثلا على الساحل الصومالي على خليج
 عدن والمحيط الهندي . فبعد سلسلة من المعاهدات أعلنت إيطاليا عام ١٨٨٩ م
 فرض حمايتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالي المطل على المحيط
 الهندي ، وذلك فيما بين الصومال البريطاني غربا ورأس ديكس Dicks Head
 (١ / ٣٩ جنوبا - ٤١ / ٣٦ شرقا) . وقد اعترفت بريطانيا بهذه الحماية الإيطالية
 في فبراير ١٨٨٩ م ، التي تمتد من النقطة التي تنتهى عندها الحماية البريطانية ،
 وخط طول ٤٩ شرقا^(٣) .

وفي عام ١٩٢٥ تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن قطاع كبير من مستعمراتها في
 الأراضي الكينية ، وهو الاقليم المعروف باسم جوبالاند Juba Land ، والذي
 يشكل الصوماليون غالبية سكانه ، كما تبلغ مساحته نحو ٨٥٨٠٠ كيلو متر
 مربع^(٤) .

(١) فاروق حثان . للصدر السابق ، ص : ٥٢٣ .

(٢) Boateng, E. op. cit. p. 223.

(٣) جلال يحيى . التنافس الدولي في شرق إفريقيا . - القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٥٦ ، ص ص : ٢٢٠ -

(٤) Drysdale, J. The Somali Dispute. - Lond.: Pall Mall Press, 1964, pp. 36-37

وعلى الرغم من ضم إقليم جوبالاند للصومال الإيطالي ، فإن ذلك لم يمنع من وجود الصوماليين بنسبة عالية داخل إقليم الحدود الشمالية من مستعمرة كينيا البريطانية . وقد قدر هذا العدد عام ١٩٦٢ بنحو ٢٤٠ ألف نسمة ، أى بنسبة تبلغ نحو ٩١٫٨ ٪ من سكان الإقليم .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١ م باحتلال الصومال الإيطالي ، وظلت تديره عسكريا ١٩٤٩ م ، حين خولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لإيطاليا الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تمهيدا لاستقلالها .

وهكذا صارت منطقة المدخل مقسمة بين قوى لا تنتمي للمنطقة على الإطلاق ، وهى الدولة العثمانية والبريطانية على الجانب الآسيوى من منطقة المدخل الجنوبى ، وكل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا على الجانب الأفريقى . وباستثناء الوجود العثماني في اليمن فإن الوجود الأجنبي في منطقة المدخل ظل وجودا ساحليا بالدرجة الأولى ، على اعتبار أنه كان استعمارا استراتيجيا ، يتطلع إلى الموقع أكثر من تطلعه إلى الموضع . وإذا كان الاستعمار في منطقة المدخل الجنوبى استعمارا ساحليا بالدرجة الأولى ، فإن ذلك لا يعنى تحمر الأجزاء الداخلية . فاحتواء الأجزاء الساحلية يكفى للسيطرة غير المباشرة على الأجزاء الداخلية ، عن طريق ما يعرف بالسيطرة الهامشية Marginal Control^(١) ، حيث تصبح معاير الأجزاء الداخلية إلى البحر تحت سيطرة القوى الأجنبية .

والأجزاء الداخلية من منطقة المدخل ، والتي تتمثل في أثيوبيا المضفة على وجه التحديد ، ظلت بعيدة عن السيطرة الأجنبية المباشرة بفضل الحماية الطبيعية Natural Protection التي توفرت لها بسيادة الطبيعة الجبلية المنيعه^(٢) . وإذا كانت الطبيعة الجبلية قد وفرت لأثيوبيا الحماية من الغزو الأجنبي ، فإنها -

(1) Prescott, J. op. cit., p. 32.

(2) Bötzel, E., op. cit., p. 223.

وبنفس القدر - ساعدت أثيوبيا المضيفة على التزول والتوسع ، خاصة تجاه الجنوب الشرقى . فقد حصلت أثيوبيا عام ١٨٨٩ م على منطقة أوجادين Ogaden في مقابل تعاونها مع إنجلترا في إخماد الثورة المهدية في السودان . كما ضمت في نفس العام منطقة هود Haud ، وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧ م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، بشأن تحديد الحدود بين الصومال البريطاني وأثيوبيا . وقد عادت بريطانيا ١٩٤٨ م واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الأثيوبي ، فضلا عن النطاق الحوضي الممتد بطول الصومال البريطاني ، والذي ظلت محتفظة بإدارته لضمان حقوق الرعي لسكان الصومال . وتقدر مساحة الأراضي الصومالية التابعة لأثيوبيا بنحو ١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا (٦٠ ألف ميل مربع) ^(١) ، وهي تبدو على شكل مثلث محصور بين الصومال البريطاني في الشمال والصومال الإيطالي في الشرق والجنوب . وتدخل الروافد العليا لنهرى وافي - شيبلي Webbe Shibenى وجوبا Juca

* * * *

ولما كان شرق قناة السويس وتحقيق الاتصال المائي للبحر بين المحيط الهندي والبحر المتوسط قد أدى إلى تكالب قوى الاستعمار الاستراتيجى على منطقة المدخل الجنوبي ، فإن هذا التكالب قد زادت حدته ابتداء من الثلاثينات من هذا القرن ويزاد معه التشبث بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر وبالنقاط الاستراتيجية Strategic Spots التى تدخل فى فلك هذا الموقع الاستراتيجى الهام ، والثلاثينات من هذا القرن تشير إلى بدء تدفق البترول فى منطقة الخليج العربى ، الأمير الذى أحدث تغييرا جوهريا على وظيفة هذا الشريان البحرى ، الذى يتحكم مضيق بلب للندب فى جزء منه . فلقد تحول هذا الشريان البحرى من مجرد مجرى مائى متميز إلى شريان نفطى بالدرجة الأولى ، تمر به أهم سلعة استراتيجية فى عالم اليوم . فقد بلغ حجم الحمولة المارة بقناة السويس عام ١٩٦٦ م ^(٢) نحو ٢٤٢ مليون طن ، كان من بينها ١٧٦ مليون طن من النفط أى

(1) Widstrand C. (editor). African Boundary Problems. - Uppsala: The Scandinavian Institute of African Studies, 1969, p. 183.

(2) Labrousse, M. op. cit. p. 7

ما يعادل ٧٢٪ من الحمولة الكلية . كما بلغ عدد السفن المارة خلال هذا العام نحو ٢١٢٥٠ سفينة ، كان بينها ما يقرب من ٩٩٣٠ ناقلة النفط ، أى يعادل ٢٧ ناقلة تقريبا في اليوم الواحد . فلا عجب إذن ، أن تجارة نقل النفط الخام ، قد تحمّلت زيادة في التكاليف عقب إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م ، بلغت ما يعادل ٦٥٪ من إجمالي زيادة تكلفة النقل البحري^(١) . ونظرا لأن مضيق باب المندب من المضائق التابعة لقناة السويس ، فإن إغلاق القناة أدى إلى هبوط حركة البترول عبر باب المندب ، فعدد التناقلات المارة بهذا المضيق قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ إلى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢^(٢) .

الخلاصة :

إن دراسة البعد التاريخي أو ما يعرف بالجغرافيا السياسية (التاريخية)^(٣) ، كانت ضرورة للتعرف على المظهر السياسي القائم الآن في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، باعتباره ظاهرة نامية ومتطورة ، حاضرها استمرار لماضيها وإشارة لمستقبلها .

ويمكن القول ، بأن منطقة المدخل الجنوبي قد مرت بمراحل ثلاث . أولى هذه المراحل كان فيها المدخل منفذا وحيدا لبحر داخلي شبه مغلق ، ولذا فإن شخصية المدخل لم تكن واضحة للعالم . على المحور الطولي الذي يتمشى مع الاتجاه العام للبحر . ولذلك فإن المدخل كان يستمد ملامحه شخصية من المحور العرضي ، الذي ارتبط باستخدام هذا المدخل كحاجز مائي ضيق ، يسهل عبوره ، بين اليابس الآسيوي والأفريقي ، خاصة في ظل اعتقاد سائد بأن اليابس متصل والماء منفصل ، مما أدى إلى اهتمام الإنسان بمسائل الحركة على اليابس ، وإهماله لمسائل ركوب البحر .

ومن هذا المحور العرضي ، استمد المدخل شخصيته في هذه المرحلة ، فصار

(١) الأهرام الاقتصادية - العدد ٤٦٩ - مارس ١٩٧٥ .

(٢) Labrousse, H. op. cit., p. 125

(٣) Hartshorne, R. Political Geography. - American Geography: Inventory & Prospect, ed., Preston James, & Clarence Jones, Syracuse, 1954, p. 217

منطقة تداخل بين الجانبين الآسيوى والافريقى ، حتى قاربت على أن تصبح منطقة واحدة . علاوة على ذلك ، فإن المحور العرضى -الأكثر نفوذا وأهمية - كان يتقاطع عبر منطقة المدخل مع المحور الطولى ، مما أدى الى تركيز واضح للهيمنة التجارية الهامة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، هذا التركيز لا نجد له مثيلا على امتداد البحار الشرقية..

أما المرحلة الثانية ، فترتبط أحداثها وقائمه بمحدث تطور فى استخدام الحاجز البرى الذى يخلق البحر الأحمر من ناحية الشمال ، الأمر الذى أدى إلى تحول هذا الحاجز من عتبة الى عتبة يمكن القفز منها الى حوض البحر المتوسط شمالا . فأصبح طريق البحر الأحمر همزة وصل بين البحار الشرقية والغربية . أما منطقة المدخل الجنوبى فصارت تحتل موقعا متوسطا تقريبا من الطريق البحرى الممتد من الهند الى مصر بصفة رئيسية ، مما أعطى لهذه المنطقة الفرصة لكى تلعب دور محطة القويين الرئيسية للسفن المتحركة على المحور الطولى ما بين الهند ومصر .

وبعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الدائرى ، أصبحت منطقة المدخل الجنوبى ميدانا لشد الجبل Tug of war وللتنافس بين القوى الأجنبية ، التى دخلت البحار الشرقية عن طريق رأس الرجاء ، وتمركزت فى الهند ، وبين القوة المسيطرة على الحاجز البرى المصرى ، والتى تستمد منه القوة ، نتيجة لاستغادتها من استمرار حركة التجارة على المحور الطولى للبحر الأحمر . فالقوة الأجنبية المتمركزة فى الهند ، تحاول غلق مضيق باب المندب الذى يسهل غلقه نسبيا أمام استمرار حركة النقل البحرى عبر البحر الأحمر ، لتأمين طريق رأس الرجاء . وفى نفس الوقت ، تحاول القوة المسيطرة على الياوس المصرى تأمين منطقة المدخل الجنوبى ومنع قيام القوة المنافسة بالسيطرة على فتحة المضيق ، للحيلولة دون غلقه . ولعل ذلك قد يكشف عن حقيقة مؤداها ، أن تأمين منطقة المدخل الجنوبى لا يتم إلا بتأمين طرفى الطريق البحرى الداخلى ، بصيغة أخرى إن منطقة المدخل تظل منطقة تنافس وتجاذب طالما ظل طرفا الطريق فى يد قوى متنافرة ، ونعنى بطرفى

الطريق ، كل من الهند ومصر . ولعل ذلك ما أدركته إنجلترا ، حين فرضت سيطرتها على مصر بعد الهند ، ومرورا بعدن عام ١٨٣٩ م . وقد قامت بريطانيا بعد تزايد الحركة على المحور الطولى نتيجة لاستخدام السفن التجارية ، بالتوسع فى استخدام منطقة المدخل الجنوى كمركز رئيسى لمحطات التكوين .

أما المرحلة الثالثة ، فهى تلك التى ترتبط بشق قناة عبر برزخ السويس وتحقيق الاتصال المائى البحت بين البحار الشرقية والغربية . وهنا تزداد أهمية منطقة المدخل حيث يمتدق الشريان البحرى ، مما يزيد من فرصة التحكم فى الحركة على المحور الطولى . وبازياد هذه الأهمية ، بدأت عملية التكالب Scramble من جانب القوى العالمية تزداد حدة ، فى محاولة من جانب هذه القوى لكى تتخذ لها مواطىء قدم داخل منطقة المدخل الجنوى ، وذلك لتأمين مرور تجارتها من ناحية ، ومحاولة السيطرة على التجارة العالمية من ناحية أخرى ، خاصة وقد أصبح البحر الأحمر أسرع وأقصر طريق بين الشرق والغرب أو بين مراكز الإنتاج ومصادر المواد الخام .

ويظهر البزول بمنطقة الخليج فى الثلاثينيات من هذا القرن ، تحول طريق البحر الأحمر إلى شريان يحمل أهم سلعة استراتيجية فى عالم القرن العشرين ، الأمر الذى ترتب عليه تزايد القيمة الاستراتيجية لمنطقة المدخل الجنوى ، وتزايد التكالب من جانب القوى العظمى فى عالم اليوم ، بالرغم من انتهاء عصر الاستعمار التقليدى .

وعلى ذلك يتضح من خلال هذه الدراسة ، أن هناك مواقع ثانوية داخل هذا الموقع الاستراتيجى الرئيسى ، ظلت محفظة بأهميتها وبريقها الاستراتيجى طوال المراحل التاريخية المختلفة . ويرجع ذلك الى أن هذه المواقع كانت دائما بمثابة مفاتيح للتحكم فى هذا الموقع الحاكم العام على خريطة العالم . ونخص بالذكر من هذه المواقع الثانوية كلا من عدن ، ابوك ، جيبوتى ، مصوع والحفا ، وجز : سوقطره ، يرم ، قنوان وموسى . وكل هذه المواقع كانت هدفا مباشرا للاستعمار مع التميز فيها بينها من حيث درجة البريق الاستراتيجى . فلا شك

أن موقعا مثل عدن ، ظل محتفظا بأهمية خاصة طوال المراحل الجغرافية التاريخية .
نتيجة لموقع عدن على الطريق المباشر بالقرب من فتحة مضيق باب المندب ،
فضلا عن موضعها كميناء وكقاعدة بحرية متميزة . ولعل هذه الأهمية هي التي
جعلت عدن ما زالت محتفظة بمبادئها الجيوستراتيجية في مجال القوة البحرية .
وما هي عدن تشكل بالنسبة للاتحاد السوفيتي أهم قاعدة بحرية له . خارج حدود
إقليمه السياسي . فلا شك أن السيطرة على موقع ثانوي هام مثل عدن . داخل
هذا الموقع الحاكم العام ، يتيح للاتحاد السوفيتي فرصة التحكم في هذا الطريق
السريع والقصير ، الذي يحمل البترول للغرب الصناعي ، مما يدعم إمكانات
القوة السوفيتية ويرجع مكانتها في مجال العلاقات الدولية التي تقوم على توازن
القوى .

الفصل الثالث

الخصائص الجغرافية المؤثرة
في الاستخداٲ السياسي للمدخل الجنوبي
البحر الأحمر

الفصل الثالث .

الخصائص الجغرافية المؤثرة في الاستخدام السيامي للمدخل الجنوى للبحر الأحمر

هناك عدة خصائص جغرافية يتميز بها المدخل الجنوى للبحر الأحمر وهذه الخصائص لها صفة وقوة العوامل أو الضوابط المؤثرة في الشخصية السياسية لمنطقة المدخل .

تلك الخصائص أو الضوابط يمكن التمييز بينها ، فبعضها يغلب عليه الطابع الطبيعي كالخصائص الطبوغرافية والهيدروجرافية ، وبعضها يغلب عليه الطابع البشرى ، كالسكان والعمران والموانئ والطرق . ومع التأكيد على إمكانية التمييز والفصل بين الخصائص الطبيعية والخصائص البشرية ، إلا أن الباحث يعتقد أن عملية الفصل لا تخلو من تصف ، لا يستقيم مع طابع الحركة Mobility ، الذى يعد من السمات الرئيسية التى تميز موضوعات الجغرافيا السياسية ، الشمولية المركبة . هذه الموضوعات تقوم أساسا على تفاعل حاد بين خصائص طبيعية وبشرية معينة ، هذا التفاعل يصل الى حد الانصهار الكامل ، بحيث يصعب الفصل بين هذه الخصائص والتمييز بين ما هو طبيعى وما هو بشرى ، وأيهما السبب وأيهما المسبب ؟

ولذلك ، فإن الباحث يعتقد أنه من الضرورى عند معالجة موضوعات الجغرافيا السياسية دراسة هذه الخصائص والعوامل فى حالة تفاعلها الكامل مع بعضها البعض وهو ما يمكن أن نسميه بأسلوب « المزج التلقائى » بين الخصائص الجغرافية ، سواء كانت هذه الخصائص طبيعية أو بشرية ، بحيث تبدو هذه الخصائص فى النهاية كتسيج واحد متناسق .

ومع ذلك ، ولأن الخصائص والضوابط الجغرافية التى تغلب عليها السمة الطبيعية أكثر ثباتا ووضوحا ، وباعتبارها تشكل خشبة المسرح السيامى ، فإنه

من الأفضل الاحتفاظ بها كمدخل وكأرضية للدراسة الخصائص الجغرافية السياسية لمنطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

. . .

خصائص الموقع :

للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر أهمية خاصة على الخريطة السياسية للعالم ، هذه الأهمية مستمدة بالدرجة الأولى من كونه نقطة يلتقي عندها الشريان البحرى ، هذه النقطة تقع فى الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ، مما يتيح للمدخل الجنوبي أن يقوم بدور الصمام الذى يتحكم فى حركة الدخول الى البحر الأحمر أو الخروج منه من ناحية الجنوب .

ومن هنا ، فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهمية موقعة أساسا من طبيعة وظيفته كمدخل للبحر الأحمر من ناحية الجنوب . فالبحر الأحمر جزء من السلسلة الفقرية التى تشكل الشريان المهورى للملاحة العالمية ، والتى تتمثل فى الأطلنطى والمتوسط والأحمر الهندى ولذا فالبحر الأحمر يتميز بموقع هام بكل المقاييس السياسية والاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية -

أولا : فالبحر الأحمر يتميز بموقعه الوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يبدو كما لو كان جسرا عالميا Pontoon Bridge ، يمتد بانحراف بين الشمال والجنوب يمثل ما يمتد بين الشرق والغرب . والحقيقة أن أهم ما يميز البحر الأحمر كطريق بحرى ، هو امتداده بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى ، بحيث يربط بينهما من أقصر طريق ، فهو يمثل ما يشغل من درجات العرض ، ثمانى عشرة درجة (١٢° - ٣٠° شمالا) فإنه يشغل أيضا من درجات الطول احدى عشرة درجة (٣٢° - ٤٣° شرقا) . وبهذا تتوفر فى البحر الأحمر صفة أقصر وأسرع طريق بين الشرق والغرب بصفة عامة ، وبين المحيط الهندى والبحر المتوسط بصفة خاصة .

أما عن المحيط الهندي ، فأهميته تتمثل في وجود سباح مرتفع من اليابس حول مياهه من ناحية الشمال حيث تخله مجموعة من الممرات المائية التي تخترق هذا الحصار المضروب من قبل اليابس حول مياه المحيط الهندي ، وتربط مياهه بمياه المعمور الفعال في الشمال . وبالتالي فإن أهمية المحيط الهندي ، تكمن في أنه يتحكم في مجموعة من الممرات المائية الاستراتيجية . ولو تتبعنا هذه الممرات في اتجاه عقارب الساعة ومن الغرب الى الشرق ، فسنجدها تتمثل على التوالي في : طريق رأس الرجاء الصالح ، قناة موزمبيق وباب المندب ، مضيق هرمز ومضيق ملقا .

أما البحر المتوسط ، فهو يكاد يتوسط قارات العالم القديم الثلاث ، أوروبا وآسيا وأفريقيا ، لذا فهو بحر مغلق ، يحيط به اليابس المرتفع ، الذي تتخلله ممرات مائية هامة ، تتمثل على وجه التحديد في : مضيق جبل طارق ، المضائق التركية وقناة السويس . ومن هنا يمكن التعبير عن أهمية البحر المتوسط جغرافيا وسياسيا وعسكريا واقتصاديا على أنه الملتقى الاستراتيجي Strategic Junction للقاءات الثلاث⁽¹⁾ .

لأنها : والبحر الأحمر يتميز أيضا بموقعه الانتقالي بين العروض المناخية ، فهو يمتد فوق ما يقرب من ثمانى عشرة درجة عرضية ، تتأوب عليها عروض مناخية انتقالية ما بين موسمية وسودانية وصحرائية ، لذلك فإن البحر الأحمر يكاد يبدأ من الشمال وسط ظروف مناخية ، تختلف عن تلك التي ينتهى اليها جنوبا .

وبعبارة أخرى ، فإن البحر الأحمر ، يمتد فوق عروض مناخية انتقالية ، بحيث يمكن أن نميز بصفة عامة بين عروض حارة في الجنوب ، وعروض باردة في الشمال ، لذا فالبحر الأحمر منطقة انتقالية بين مناطق تستقبل أشعة الشمس طوال الوقت وتستمتع بدفئها ، وأخرى تستقبلها بعض الوقت ، فتلجأ الى اصطناع الدفء .

وتوزيع أشعة الشمس يكاد يتفق ويتطابق مع توزيع أهم مصادر الطاقة المعدنية الرئيسية ، ونعني به النفط ، الذى يمثل حاليا نحو ٤٥ ٪ من مجموع

(1) Lewis, J. op. cit., p. 32.

مصادر الطاقة المستهلكة . فالبحر الأحمر يمتاز بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول في العالم ، وهي في نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول في العالم ، وهي في نفس الوقت أكبر مناطق العجز . فإذا كان البحر الأحمر قد عجز عن نقل أشعة الشمس ودفعها من الجنوب الشرقي الى الشمال الغربي ، فإنه نجح في نقل البترول من مناطق الانتاج والفائض الى مناطق الاستهلاك والعجز . ونعني بأكبر مناطق الانتاج والفائض التقليدية منطقة الخليج العربي * التي بلغ إنتاجها عام ١٩٧٦ م نحو ٢١٤٨٩ مليون برميل^(١) . أى ما يعادل ٣٨٪ من الانتاج العالمى . كما تمتلك هذه المنطقة داخل مصائد بترولها احتياطيا مؤكداً يبلغ نحو ٨٥٪ من الاحتياطى العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز التقليدية . فتعنى بها الدول الصناعية الغربية* التي بلغ استهلاكها من البترول عام ١٩٧٦ م نحو ٣٣١١٠ مليون برميل^(٢) ، أى ما يعادل ٥٦٣٪ من مجموع استهلاك العالم من البترول ، وهي تستورد ما يقرب من ٥٦٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج العربي .

وواضح مما سبق ، أن أهمية المدخل الجنوبي مستمدة من أهمية موقع البحر الأحمر ، الذى تنطبق عليه كل ملامح وسمات الطريق ، وذلك بحكم شكلة الطولى ، واتساعه المحدود وموقعه الوسيط الذى يحقق الترابط بين الموانئ المتباعدة ، والتكامل بين المواضع المتباعدة جغرافيا وحضاريا واستراتيجية .

وسلى ذلك يمكن القول ، بأن موقع المدخل الجنوبي هو جزء لا يتجزأ من الموقع العام للبحر الأحمر ، لذا تتغير أهمية هذا الموقع الجزئى تبعاً لتغير أهمية الموقع العام . وبعبارة أخرى فإن موقع المدخل الجنوبي صورة مبصرة لموقع البحر الأحمر كشریان بحرى هام ، والعلاقة بينهما تتنظم في صورة طردية . فلا شك

* تشمل هذه المنطقة كلا من السعودية والىراق والكويت وايران وقطر والبحرين .

(١) منظمة الاقطار المصدرة للبترول ، تطورات الطاقة : استهلاك ، سياسات ، مصادر . - الكويت :

١٩٧٨ م ، ص : ٦ .

* تشمل هذه المنطقة كلا من الولايات المتحدة ، وكندا ، ودول غرب أوروبا .

(٢) منظمة الاقطار المصدرة للبترول : المصدر السابق ، ص ٤٩ ، جدول ١١ .

أن أهمية المدخل الجنوبي قد تطورت بتطور استخدام طريق البحر الأحمر ، ما بين طريق بحرى مغلّق تسلكه السفن الشراعية ، وبين طريق مائى بحت تسلكه السفن البخارية . ولا شك أيضا أن غلق قناة السويس واضمحلال طريق البحر الأحمر ينعكس على المدخل الجنوبي ، الذى يقوم أساسا بضبط وتنظيم الحركة من ناحية الجنوب .

وجود البحر الأحمر على هيئة خندق طولى ، محنوق من طرفيه الشمالى والجنوبى - قد اكسب مدخله أهمية خاصة لما لها من قدرة على اختزال التحكم والسيطرة على هذا الشريان البحرى البالغ الطول . ومن هنا كان المدخل الجنوبى للبحر الأحمر دائما - يمثل ما كان المدخل الشمالى - حلبة للتنافس-Arena for Contest بين أعظم القوى العالمية ، ابتداء من البرتغال وهولندا ومرورا بانجلترا وفرنسا ، وانتهاء بالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى .

ولا شك أن زيادة التنافس والتكالب على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، يرجع الى طبيعة المدخل الشمالى . كقناة ضيقة تخترق إقليم دولة واحدة ، هذه الدولة لها خصائص جيوبوليتيكية ترجع قوتها وسيادتها الاقليمية ، الأمر الذى يقلل من فرصة التدخل الأجنبى فى منطقة المدخل الشمالى وفرض السيادة عليه ، يمثل ما يؤدى الى زيادة الضغط والتكالب على المدخل الجنوبى من جانب القوى الأجنبية ، خاصة وأن المدخل الجنوبى أكثر اتساعا ، وتشترك فى السيادة الاقليمية عليه مجموعة من الكيانات الجيوبوليتيكية الضعيفة يحكم نشأتها الاستعمارية . ولذا كان المدخل الجنوبى للبحر الأحمر دائما حلبة للتنافس ومتدى للقوى العظمى .

• • • •

الخصائص الطبوغرافية

أولا : القاع :

يتميز المدخل الجنوبى للبحر الأحمر بصفة عامة بقاعٍ وعر غير منتظم ، ما بين

حافات وتلال قاعية ، يقترب بعضها من سطح الماء ، وأحواض سهلية Abyssal
Plains . وبين التلال والأحواض هناك الأخاديد البحرية-Submarine
canyons والأودية Valleys .

ويمكن التمييز بصفة عامة بين قاع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وخليج
عدن . فيما يتعلق بالجزء الجنوبي من البحر الأحمر ، فإن القاع يبدو أكثر عمقا
ووعورة وأقل انتظاما في الجزء المحصور بين خطي عرض ١٥ ، ١٧ شمالا ، ثم
يأخذ القاع في الارتفاع والانتظام كلما بعدنا جنوبا عن خط عرض ١٥ . ويبدو
من القطاع العرضي الذي يتمشى مع خط ١٧ (خريطه ١٠) أن العمق يتراوح
بين ٣٠ ، ٢٠٠ مترا ثم ينحدر القاع بسرعة في القطاع الاوسط الضيق ويصل
الى أكثر من ١١٠٠ مترا ، حيث يمثل هذا الجزء العميق نهاية الخندق الاوسط
The axial trough الذي يمتد خطي بين عرض ١٧ ، ٢٣ شمالا ، ثم يختفي
تماما جنوب خط ١٥ . وتشير الدراسات الجيوفيزيكية الى أن هذا الخندق يمثل
آخر مظاهر التباعد والشد Tension Feature بين شبه الجزيرة العربية
وأفريقيا .^(١)

أما القطاع الذي يتمشى مع خط ١٥ شمالا ، فيبدو القاع عبره أكثر ارتفاعا
وانتظاما ، حيث لا يزيد العمق عن ٩٠٠ مترا بالقرب من جزيرة الزبير Zubair
التي ترتفع فوق مستوى سطح البحر .

وبتداء من جنوب خط ١٥ شمالا تقريبا يبدأ القاع في الارتفاع السريع من
أكثر من ٩٠٠ متر الى أكثر قليلا من مائتي متر غربي جزيرة ظفار Zuqar حيث
يوصل القاع ارتفاعه السريع الى أقل من مائة متر . باستثناء قناة ضيقة يحدها
خط عمق (مائتي متر) وتقع جنوب غرب جزيرة الحنيش الكبيرة مباشرة .
وبالقرب من جزيرة الحنيش ، وعلى خط عرض ٤١ / ١٣ شمالا ، يرتفع
تفوق القاع سد طبقي Sill بحيث يجعل المياه فوقه ضحلة لا تتجاوز بأي حال

(1) Sefim, A. Physical and Chemical Oceanography of the Red Sea. - Oceanogr. Mar. Biol. Ann.
Rev. 1970, p. 83.

المائة متر. وجنوب هذا السد ، وفيما بين عثا وعصب يوجد خندق طولي معزول يزيد عمقه عن مائتي متر.

ويعود القاع مرة أخرى ويصبح أكثر ارتفاعا مع تخذد Furrowed في الجزء الأوسط ، نتيجة لوجود شق incision قاطع بالقاع ، له جوانب شديدة الانحدار. هذا الشق يشكل خانقا ضيقا يتمشى مع امتداد محور مضيق باب المندب ، ويصل عمقه الى نحو ١٧٠ مترا في مواجهة رأس دميرا Ras Dumeira الواقعة على بعد ٢٠ كيلو مترا شمال جزيرة برهم. وهذا الخانق ضيق بصفة عامة ولا يزيد اتساعه عن ٣٤ كيلو مترا. ولا شك أن وجود الشواطئ المرجانية يؤدي الى تشويه معالم هذا الخندق الطولي بمثل ما يؤدي إلى تضيق المجرى الصالح للملاحة^(١).

والقطاع العرضي للمضيق باب المندب ، فيما بين رأس سيعان ورأس باب المندب. يوضح أن المضيق الشرقي الصغير لا يتجاوز عمقه ١٦ مترا. بينما يبلغ أقصى عمق للمضيق الغربي الكبير نحو ١٧٤ مترا. وقد يرجع ارتفاع قاع منطقة باب المندب الى طبيعة تكوين هذه الفتحة ، فكل الدلائل تشير إلى أن عملية فتح باب المندب تمثل آخر مراحل تكوين البحر الأحمر وخليج عدن ، وأن هذه العملية قد بدأت خلال البلايوسين واستمرت خلال البلايستوسين ، ويستدل على ذلك من حفريات البحر المتوسط والمحيط الهندي التي اختلطت عبر منطقة خليج السويس. وقد تمت عملية فتح المضيق نتيجة لهبوط صدعي لكتلة صغيرة ومحدودة من القشرة الأرضية في هذا الموقع. وهناك نتائج أخرى أولية تشير الى أن عملية فتح باب المندب ترجع الى فترة حديثة نسبيا نتيجة لتحرك جانبي شبه الجزيرة العربية لمسافة ٤٠ كيلو مترا تجاه الشمال بالنسبة للكتلة الافريقية. ويقدر معدل هذا الترحح بما يتراوح بين ١ - ٢ سنتيمترا في العام^(٢).

والى الجنوب من مضيق باب المندب يبدأ القاع في الانحدار الواضح صوب

(1) Allan T. Magnetic and Gravity over the Red Sea. - Phil. Trans., Roy. Soc. Lond. A, 267, pp. 153-180. 1970.

(2) Abdel-Gawad, M., Ibid, pp. 23-40.

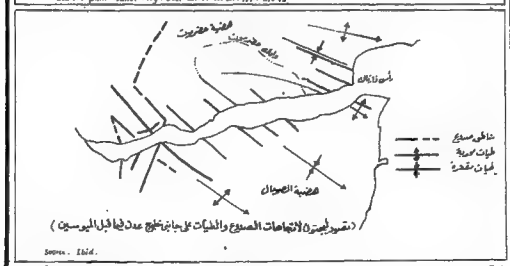
خليج تاجوره وخليج عدن ، حيث تصل الأعماق الى أكثر من ١٠٠٠ متر . ويتميز قاع هذا الجزء من منطقة المدخل الجنوبي بأنه أكثر وعورة وأقل انظاما من الجزء الجنوبي من البحر الأحمر . وقد يرجع ذلك الى طبيعة الظروف الجيولوجية التي أدت الى تكوين خليج عدن وتاجورة ، فضلا عن حداثة هذا التكوين .

والدلائل تشير^(١) الى أن خليج عدن كان عبارة عن محيط صغير تكون نتيجة لحركة ميكانيكية أدت الى انفصال وتزحزح كتلة شبه الجزيرة العربية عن كتلة الصومال . وهذه الحركة هي المسئولة أيضا عن تكوين حافة شيبا Sheba التي تمتد فوق خليج عدن من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى ، هذه الحافة تشكل العمود الفقري للخليج الذى تحيط به السهول المحيطية . والدلائل الجيوفيزيائية تؤكد أن حافة شيبا تعتبر امتدادا غربيا لحافة كارلسبرج Carlsberg Ridge ،

التي تنتمى لنظام حافات الوسط المحيطية World mid-ocean ridge system . هذه الحافات تمتد فوق قاع المحيط الهندى على شكل حرف (U) ، بحيث تبدأ الأطراف العليا للذراع الأيمن لحرف (U) بالقرب من كراتشى ، بينما تبدأ الأطراف العليا للذراع اليسرى بالقرب من جزيرة سوقطرة ، وتتمشى قم حافة شيبا مع خط عمق ٩٠٠ متر تقريبا ، فيما عدا الأطراف الغربية . وقد صاحب تكوين حافة شيبا تكون وادى صدعى أوسط ، تتخلله حافات ثانوية داخلية ، تأخذ اتجاهها عاما بين الشمال الشرقى والجنوب الغربى ، وهى تأخذ اتجاهها موازيا لسلسلة من مناطق الصدوع . وأكبر هذه المناطق تتمثل فى غور علولة - فارتاك Alula-Fartak الذى يصل عمقه إلى نحو ٥٣٦٠ مترا .

أما خليج تاجورة ، فيبدو كخائض أو حوض طولى يمتد بين خطى طول ٤٣ ، ٤٥ شرقا ويشير العلماء الى أن الصدع الممتد من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى عبر خليج تاجورة يتطابق مع الوادى الاوسط Median Valley للخليج عدن . وتوضح بحسبات الزلازل ان خليج تاجورة ضحل نسبيا ، خاصة شمال

(١) Langton, A. The Evolution of the Gulf of Aden. - Ibid. pp. 227-



جيبوتي وحول رفرف جزر موسى ، ويرأوح هذه العمق بين ١٤٦٣ مترا وحوالي ٦٦٧ مترا ، وان العمق يزيد بصفة عامة تجاه الغرب ويصل إلى أكثر من ٨٠٠ متر .

كما سبق يمكن القول بان تضاريس قاع المدخل الجنوبي للبحر الأحمر تجمع بين الأعماق الضحلة والمظهر الطبوغرافي المعقد ، فالجزء الشمالى من المدخل الجنوبي (جنوب البحر الأحمر) وان تميز قاعه بالانسياب والانتظام نسبيا ، إلا أن ضحولة الأعماق أدت إلى أن يصبح أى اختلال فى انسياب القاع وانتظامه ذا تأثير واضح على الاستخدام الملاحي . لذا فإن ضحولة الأعماق مع التضرس المحدود يجعل حركة الملاحة فى هذا الجزء من المدخل الجنوبي تأخذ بصفة طابع الحرص والحذر . لتخير الأعماق المناسبة وتقادى العقبات التضاريسية .

وإذا أضفنا إلى ضحولة الأعماق قلة اتساع المسطح المائى فى هذا الجزء ، خاصة حين يزداد ضغط اليابس على الماء إلى حد الاختناق عند مضيق باب المندب ، فإن ذلك سيضاعف من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، حيث يضيق المجرى الصالح للملاحة مما يستلزم ضرورة تحديد مموات ملاحية لا يمكن تجاوزها .

ويزيد من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، انتشار الشعاب المرجانية فوق القاع المرتفع مما يجعل الملاحة فى هذا الجزء تتسم بالخطورة ، خاصة تلك الشعاب المرجانية المغمورة ، التى لا تظهر فوق سطح الماء إلا فى فترات الجزر .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها الأعماق الضحلة فى القسم الشمالى من المدخل ستبدوا أكثر وضوحا وتأثيرا بالنسبة لملاحة الأعماق . حيث أن الأعماق الضحلة ستؤدى الى تضاؤل فرصة استخدام هذا الجزء بالنسبة للغواصات ، حيث تحد الأعماق الضحلة من حرية الحركة والمناورة ، خاصة عبر مضيق باب المندب ، الذى غالبا ما تعبره الغواصات طافية فوق سطح الماء ، أو تمر من خلاله منفردة لا مجتمعة .

وتأثير الاعاق على حركة الملاحة يقل بصورة واضحة عبر خليج عدن وتاجورة ، حيث تريد الاعاق بما يسمح بحرية الحركة الملاحية ، دون التقيد بممرات ضيقة وصارمة . ولا شك أن تعقد طبوغرافية القاع في هذا الجزء من المدخل الجنوبي يؤدي الى أن يصبح هذا الجزء ميدانا صالحا لنشاط وعمل الغواصات ، التي تتخذ من هذه التضاريس القاعية سواتر للاخفاء والتخوي ، حيث يمكن لهذه العقبات التضاريسية تشويه وتضليل الموجات الصوتية أو فوق الصوتية المرسلة من أجهزة الاستكشاف ، لرصد الغواصات .

* *

ثانيا : الجزر : تغطي قاع المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، تلال مرتفعة اذ يرتفع بعضها الى ما دون سطح الماء ، وبعضها الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر ، تظل محاطة بالماء دائما بحيث لا تغمرها حتى في حالة المد العالي (١) .

وبعض هذه الجزر ، له ممتدات الجزر التي تتكون على اعماق كبيرة من القاع ، وهي التي تسمى بجزر الاعاق Deep Sea Islands . مثال ذلك جزر : جبل الطير وجبل الزير وجبل ظفار وحنيش الصغيرة والكبيرة وسوقطره . وهناك جزر مفصولة عن اليابس وترتبط به من حيث التركيب البنائي وهي التي تسمى بالجزر الساحلية Off-Shore Islands ومن أمثلة هذه الجزر الساحلية : فراسان وقران ودهلك وفاقمة وحالب ودميرا وسييا ويريم . وهناك أيضا جزر تتألف من الصخور الجيرية التي من أصل عضوي وهي عبارة عن بقايا نائمة لشعاب مرجانية قديمة . وتسمى هذه الجزر باسم الجزر المرجانية ، وأحيانا باسم الجزر المنخفضة Low Islands نظرا لانخفاض منسوبها ، وتميزها لها عن الجزر البركانية المرتفعة . ومن أمثلة هذه الجزر نجد جزر بوارد وقنامك على شط فراسان ، وجزر سيل سيكان وحارمل وسبل حارمل على شط دهلك ، وجزر موسى عند مدخل خليج تاجورة .

(١) إبراهيم الباني . النظام القانوني للجزر : - قانون البحار الجديد والمصالح القومية . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ص ص : ١١١ - ١١٢ .

ودراسة الجزر وفقا للتصميم القائم على ظروف النشأة والتكوين لا يكتفى لبنان دور هذه الجزر في الجغرافيا السياسية لمنطقة المدخل الجنوبي ، لذا يمكن دراسة هذا الدور طبقا للتصميم العام لمنطقة المدخل ، وهو التقسيم القائم على تصور جغرافي سياسي .

جزر منطقة الارتباط الرئيسي :

ونعني بها الجزر التي تتحكم بقوة وبطريق مباشر في مضيق باب المندب وتشمل هذه المجموعة جزر برعم ، اويستر ، وسيا ، ودميرا ، وعصب ، وحالب :

١ - جزيرة برعم : وتقع في داخل المسطح المائي لمضيق باب المندب ، بحيث تبعد عن الجانب الآسيوي بنحو ٣٨ كيلو مترا وعن الجانب الافريقي بنحو ٢١١ كيلو مترا . ولذا فان موقع هذه الجزيرة لا يتيح لها فقط التحكم في محور الحركة الطولي بين الشمال والجنوب ، بل يتيح لها أيضا التحكم في سواحل المضيق الآسيوية والافريقية على حد سواء .

ومن هنا يمكن القول بأن السيطرة على سواحل المضيق لا تكفي للوصول الى درجة التحكم الكامل في مضيق باب المندب دون السيطرة على جزيرة برعم . فجزيرة برعم اذن هي بمثابة مفتاح لضيق باب المندب .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا كانت جزيرة برعم منذ القرن السادس عشر محورا لاهتمام القوى العالمية ، ابتداء من البرتغاليين وبعثروا بالفرنسيين والانجليز وانتهاء بالسوفييت . ولعل ذلك قد يفسر لنا أيضا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها عدن عام ١٨٣٩ على احتلال برعم عام ١٨٥٧ لتأمين السيطرة الكاملة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . كما أن ذلك قد يوضح لنا لماذا حرصت بريطانيا في الفترة السابقة لاعلان استقلال عدن والجنوب العربي على تدويل جزيرة برعم

والساحل الجنوبي للجزيرة يتخلله خليج بحري كبير نسبيا ، ينحصر مدخله بين رأس بيرى Pirie ورأس لي Lee التي تقع الى الجنوب الشرقى من رأس بيرى وعلى بعد كيلو متر واحد منها . وتقوم رأس موراى Murray بتقسيم هذا الخليج الى قسمين ، ويقوم مرفأ الجزيرة فى القسم الغربى . اما القسم الشرقى من الخليج فهو بعد شبه مغلق نتيجة لكثرة المخاضات والتواءات القاعية . ويتراوح عمق الخليج الغربى بين متر واحد عشر مترا وتتخلله بعض المضاحل التي تشكل عقبة ملاحية داخل المرسى .

ولا شك أن ظروف الموضع السيئة قد انعكست بوضوح على ضعف قدرة الجزيرة على استيعاب السكان ، الذين بلغ عددهم عام ١٩٦٤ م حوالى ٢٥٠ نسمة فقط ^(١) ، يزاولون التجارة والصيد .

وجزيرة برىم بحكم موقعها المكشوف Exposed Location ، وقلة تضرر سطحها والطبيعة الصخرية الغالبة على تكوينها فانها تعتبر قاعدة غير مرغوبة للاستخدام العسكرى خاصة وأن إمكانيات مرفأ الجزيرة متواضعة للغاية . لذا فإن استخدام جزيرة برىم كقاعدة عسكرية وبحرية يتطلب إمكانيات تقنية ومادية كبيرة لا تتوفر إلا للقوى العظمى .

٢ - جزيرة أويستر Oyster : (١٢ / ٤٠ شمالا - ٤٣ / ٢٨ شرقا) تقع على بعد ٢٥٠ مترا تقريبا جنوب غربى رأس باب المندب ، وعلى مسافة تقرب من ثلاثة كيلو مترات شمال شرق جزيرة برىم .

وهذه الجزيرة تعرف أحيانا باسم منطقة الشيخ ماعلو Sheikh Malu ^(٢) وذلك يرجع الى أنها عبارة عن جزء بارز فوق سطح الماء من شط ساحلى غارق يمتد أمام رأس باب المندب فى اتجاه الجنوب الغربى . وهذه الجزيرة أو المنطقة تحتفظ باتصالها برأس باب المندب عن طريق افريز صخرى يمتد تحت الماء . ويبلغ ارتفاع أعلى منسوب بها حوالى ١٧٣ مترا . ولذا يمكن القول بأن منطقة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 147.

(2) Ibid, p. 145.

ووضعها تحت الاشراف الدولى . ولعل فكرة تدويل بريم هي امتداد لفكرة تدويل قناة السويس أو المدخل الشمالى للبحر الأحمر .^(١)

وجزيرة بريم يمكن النظر اليها على أنها امتداد ارضى لليابس الآسيوى ، وموضع قدم متقدم له داخل مياه مضيق باب المندب . ولذا فإن السيطرة على بريم لاستغلال موقعها الحاكم . تقتضى ضرورة السيطرة على الساحل اليمنى القريب ، الذى يعتبر ظهيرا مباشرا لجزيرة بريم من ناحية ، وموطئ قدم يسهل القفز منه على جزيرة بريم وتهديدها .

وجزيرة بريم تكاد تستمد أهميتها الاستراتيجية كلية من موقعها ، إذ أن خصائصها الموضعية لا تشارك في صنع هذه الأهمية ، إن لم تكن تحد منها . فجزيرة بريم التى تبلغ مساحتها ١٢ر٨ كيلو مترا مربعا ، تتكون أساسا من الصخور النارية السطحية التى يمثل البازلت بلونه القاتم أوضح مكوناتها . وتنطى الرمال المنقولة بواسطة الرياح هذه الصخور في بعض الأجزاء ، خاصة في شمال الجزيرة .

وسطح جزيرة بريم يغلب عليه الاستواء ، بحيث أن أعلى نقطة في الجزيرة لا يزيد ارتفاعها عن ٦٨ر٩ مترا ، وهى التى تقع في وسط الجزيرة تجاه الشرق . كما يقطع سطح الجزيرة عدد من الأودية الجافة أو شبه الجافة .

وسواحل بريم يغلب عليها في معظم أجزائها الطابع الصخرى المرتفع ، خاصة السواحل الجنوبية والشرقية ، التى تظهر في معظم قطاعاتها على هيئة جروف عالية نسبيا . وتمتد أمام هذه السواحل مناطق غاطسة ضحلة ، تظهر بعض أجزائها الصلبة على هيئة نتوءات ، تمثل عقبة كبيرة وخطرا داهما على حركة الملاحة بالقرب من السواحل . علاوة على ذلك فإن الشعاب المرجانية تنتشر فوق السواحل الغاطسة على هيئة حواجز موازية لخط الساحل ، وأحيانا تظهر على هيئة حافات بيضاء مرتفعة وأحيانا أخرى منخفضة ومغمورة بالمياه ، بحيث يصبح الماء فوقها ذا لون فاتح .

(١) عبد الله شاكرو . النظرية العامة للمضايق . - جامعة القاهرة : كلية الحقوق ، ١٩٧٤م ص ٣٧٦ .

الشيخ ماعلو أو جزيرة اويستر ذات موقع حاكم يشرف مباشرة على الحركة داخل المضيق ، وان كان يقلل من أهميته وقوعه على المضيق الشرق الصغير .

٣ - جزيرة سييا Jezirat Seda تقع شرق رأس سيعان ، Si Ane على مسافة تتراوح بين ٤ و ١٣.٥٦ كيلو مترا . وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، تتكون من الصخور البركانية . وهذه المجموعة تتألف من ست جزيرات ، وهى تمتد على هيئة سلسلة من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى ، وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل فى الجزيرة الكبيرة Grande التى يبلغ ارتفاعها نحو ١١٣ مترا .

وبالرغم من صغر جزر سييا الا أن انتشارها على مسطح كبير نسبيا ، وبشكل اعتراضي ، عند مدخل المضيق الغربى الرئيسى ، يضاعف من أهميتها كموقع حاكم يشرف مباشرة على المسارات الملاحية الرئيسية عبر مضيق باب المنذب .

٤ - جزيرة دمبرا Dumeira : تقع على بعد ١.٣ كيلو مترا شرق رأس دمبرا وعلى بعد ٢.٤ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برم ، وعلى بعد ٢.٨ كيلو مترا شمال ، شمال - غرب رأس سيعان . وهى بهذا الموقع تشرف مباشرة على طريق الاقتراب الشمالى المؤدى الى باب المنذب ، خاصة وأنها تشرف من منسوب مرتفع نسبيا على هذا الطريق ، حيث يبلغ ارتفاعها حوالى ٧٩.٩ مترا ، فوق مستوى سطح البحر .

٥ - جزر خليج عصب : وتقع هذه الجزر فى مواجهة الساحل الاريترى ، فيما بين رأس ذهبية جنوبا ورأس لوما R. Luma شمالا .

ويبلغ عدد جزر هذه المجموعة حوالى خمسة وعشرين جزيرة ، قليلها كبير وكثيرها صغير . وهذه المجموعة تشمل جزراً أهمها : فاطمة ، حالب ، دركوس ، أم البحر ، هوايهد Huibed ، جورنا ، دارماكيا (درمتشه) واوريكيا (اورشيا) .

ولا شك أن أهم جزر هذه المجموعة ، هما جزيرتا فاطمة وحالب نظرا لكبر

حجمها النسبي ولوقوعها بعيدا عن الساحل ، بالقرب من طريق الاقتراب
الشمالى لباب المندب .

١ - جزيرة فاطمة Fatma تقع على بعد عشرة كيلو مترات من الساحل
الارىترى تجاه الشرق ، وعلى بعد ٦٠ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برهم ، وتبلغ
مساحة فاطمة حوالى ثمانية كيلو مترات مربعة .

والجزيرة بصفة عامة منخفضة ، لا يزيد منسوب اعلى نقطة بها عن ١٥
مترا ، وتمثل فى رأس فاطمة ، التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى للجزيرة .
وسواحل الجزيرة بصفة عامة هداية ، تتداخل معها الشعاب المرجانية ،
التي تمتد أمام الساحل فى بعض الأجزاء الى ما يقرب من نصف كيلو متر . ويصل
امتداد هذه الشعاب الى أكثر من ثمانية كيلو مترات جنوب شرق الجزيرة .
ولاشك أن الشعاب المرجانية تشكل عقبة رئيسية أمام استخدام الجزيرة كقاعدة
بحرية كبيرة بما يتلاءم مع خطورة وأهمية موقعها البحرى بالنسبة لباب المندب .
وقد أمكن لإسرائيل أن تستخدم هذه الجزيرة كقاعدة بحرية^(١) محدودة الخدمة
زوارق الطوربيد الخفيفة ، ذات الغاطس المحدود ، التى تلائم العمل فى مثل
هذه البيئة البحرية . وتقع القاعدة الاسرائيلية فى الطرف الجنوبى الشرقى من
الجزيرة .

ب - جزيرة حالب Haleb يبعد طرفها الشمالى حوالى خمسة كيلو مترات
جنوب جزيرة فاطمة ، حيث تمتد الجزيرة تجاه الجنوب الشرقى لمسافة تبلغ نحو
ثلاثة عشر كيلو مترا حتى تكاد تلامس بطرفها الجنوبى اليابس الافريقى الذى يبعد
عنها بأقل من كيلو متر .

وجزيرة حالب تبلغ مساحتها حوالى ٢٢ كيلو مترا مربعا ، وهى منخفضة
بصفة عامة وتغطى بعض أجزائها أعشاب وأشجار هزيلة تلائم ظروف الجفاف .

(١) عبد الله النيس . اريتريا شأن جزيرى عربى . - دراسات الخليج والجزيرة العربية . العدد ٨ ، ص
٧٩ : ٦٥ .

وسواحل الجزيرة هداية مرجانية ، والجزء الغربى منها يضم بحيرة شاطئية Lagoon يبلغ عمقها نحو ٢ر٤ مترا .

وحالب تشارك قاطمة فى إشرافها على طريق الاقتراب الشمالى لباب المنذب ، وتستخدمها إسرائيل أيضا منذ عام ١٩٧١ لخدمة نشاطها البحرى فى منطقة المدخل الجنوبى .

٦ - مجموعة جزر الطرف الجنوبى لمنطقة التحكم الرئيسى وتتمثل فى جزر موسى Musha ، التى تقع على بعد ٨٨ كيلو مترا جنوب غربى جزيرة برم ، وفى مدخل خليج تاجورة .

وجزر موسى عبارة عن مجموعة من الجزر المرجانية الصغيرة ، فهى أجزاء بارزة من شعاب مرجانية تغمرها مياه البحر . ولا يزيد ارتفاع هذه الجزر عن ١٢ مترا فوق سطح البحر .

وتعتبر جزيرة موسى أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تمثل الطرف الشرقى لهذه المجموعة . وهى تبدو من ناحية الشرق كما لو كانت شطاً داكن اللون تتخلله فتارة مضيئة . والجزء الشمالى من جزيرة موسى يبدو على هيئة هضبة تسمى بالنعرب .

ولاشك أن جزر موسى تستمد أهميتها من موقعها الحاكم عند مدخل خليج تاجورة ، الذى يبدو كأنه حاج داخل اليا بس الأفريقى ، ومنفذ بحرى رئيسى للوحدات المحيطة به . وجزر موسى تكاد تتوسط المسافة أهم موانئ خليج تاجورة ، وهما ميناء أبوك فى الشمال وجيبوتى فى الجنوب . ولعل أهمية هذه الجزر قد تفسر حقيقة التنافس الاستعمارى الذى قام حولها بين فرنسا وإنجلترا ، لأن السيطرة عليها يعنى إمكانية التحكم فى خليج تاجورة من ناحية وطريق الاقتراب الجنوبى لباب المنذب من ناحية أخرى .

٧ - مجموعة جزر الطرف الشمالى لمنطقة التحكم الرئيسى : وتتمثل فى مجموعة من الجزر ، أهمها جزر : أبو عيل ، وظقار ، الخيش الصغيرة ،

الخنيش الكبيرة ، المرتفعة High Island المنخفضة Low Island
الدائرية Round Island ، الزاوية Quoin Island ، القرية Near Island
هاربي Harbi Island واللسان Tounge Island ثم سيال Sayal Island
التي تمثل النهاية الجنوبية لهذه المجموعة الجزرية .

وهذه الجزر في مجملها تشكل عقبة تعترض طريق الاقتراب الشالى لباب
المنذب ، حيث تنتشر هذه الجزر على محور طولى مائل ، يمتد بين الشمال الشرقى
والجنوب الغربى ، ويبلغ طوله حوالى ٥٣ كيلو مترا ، وتمثل جزيرة أبو عيل ،
طرفه الشالى الشرقى ، وهى لا تبعد عن الساحل الآسوى ، الا بنحو ١٨ كيلو
مترا ، فى حين تمثل جزيرة سيال طرفه الجنوبى الغربى ، ولا تبعد عن الساحل
الأفريقى إلا بنحو ٣٦ كيلو مترا .

ومن هنا يمكن القول بأن هذه المجموعة الجزرية تعترض الحركة من والى باب
المنذب من ناحية الشمال ، وتتحكم فيها من خلال منافذ وقنوات ملاحية
محددة .

وفى اى دراسة موجزه لبعض هذه الجزر

١ - جزر أبو عيل Abu Ail : وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ،
التي تعرف أحيانا باسم جزر أبو على . وهذه الجزر بصفة عامة جزر قاحله ،
يميل لون صخورها الى اللون البنى الفاتح مما يجعلها هدفا يصعب رؤيته وتمييزه
ليلا . وهذه الجزر خالية من السكان تقريبا فيما عدا اطقم تشغيل الفئارة الموجودة
على جزيرة أبو على الواقعة على بعد أربعة كيلومترات ونصف شمال شرقى جزيرة
جبل ظفار ويشرف على تشغيل هذه الفئارة شركة اثيوبية تقوم بالسيطرة
والاشراف عليها . (١) وتأتى أهمية جزيرة أبو على من موقعها الذى يشرف على
المجرى الملاحي ، الواقع بينها وبين جزير ظفار ، والذى يسمى « قناة أبو على » ،
وهى عميقة وخالية تقريبا من العقبات الملاحية . لذا فالجزيرة تعد نقطة ارتكاز

(١) صلاح الدين فهمى ، استراتيجية البحر الأحمر فى اطار حرب أكتوبر عام ١٩٧٣ . - بحث مقدم الى
مركز الدراسات العليا للتاريخ الحديث عام ١٩٧٩ - كلية الآداب جامعة عين شمس

هامة مجال العمل للتعرض لخطوط المواصلات البحرية في جنوب البحر الأحمر

ب - جزيرة جبل ظفار Zugar : تقع جنوب غربى جزيرة أبو على . وهى تعد من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ١٣٠ كيلو مترا مربعا . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية المغطاة فى بعض الأجزاء بفرشات من الحصى والجلاميد والزلط . ويعلو سطح الجزيرة مجموعة من الهضاب والتلال العالية القاحلة ، التى يصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ٦٢٣ مترا . ولعل الارتفاع الشاهق نسبيا للجزيرة يعطى لها فرصة مراقبة التحركات البحرية بسهولة . وجزيرة ظفار خالية من السكان تقريبا ولكنها موطىء قدم للصيادين ، خاصة فى الفترة ما بين فبراير ويناير (١) .

وعلى الرغم من تبعية هذه الجزيرة لليمن الشبالية ، إلا أن خلوها من السكان جعلها مطمعا لقوى أخرى ، حيث قامت إسرائيل فى منتصف عام ١٩٧٢م بأقامة محطة لاسلكى وادار على سطح هذه الجزيرة لخدمة أغراضها العسكرية والاستراتيجية فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر (٢) .

ج - جزيرة الحنيش الصغيرة : تقع على بعد ٢٧ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة ظفار ، حيث تفصل بينها قناة عميقة نسبيا وخالية من العقبات .

، وجزيرة حنيش الصغيرة يغلب عليها المظهر الجبلى المتفرس الوعر ، ويصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ١٩١ مترا ، ومع ذلك يصعب تمييز أعلى هذه القمم نظرا لتضرس السطح وتقارب مناسيب الارتفاع .

د - جزيرة الحنيش الكبيرة : تقع الى الجنوب من حنيش الصغيرة ، وعلى مسافة تبلغ نحو خمسة كيلو مترات ، وتفصل بينها قناة عميقة خالية من العقبات

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot. op. cit. p. 127.

(٢) قامت بإنشاء هذه المحطة كمعمل مضاد وسريع لقيام مجموعة من الفدائيين عام ١٩٧١ بالمعجم على اساطيل (كوزال مى) وهى تدير باب المندب . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . محو شرم الشيخ - رأس ستیان ، القاهرة : المجلة العسكرية للقوات المسلحة ، نوفمبر ١٩٧٣ ، ص ص : ٤١ - ٥٢ .

الملاحية . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية ، التي تغطيها في بعض الأجزاء فرشاة من الحصى والزلط . وسطح الجزيرة جبلى وعرة ، تتخلله مجموعة من الهضاب والتلال والادوية العميقة . ويبلغ ارتفاع أعلى قممها نحو ٤٠٧ مترا ، وهي قمة تكاد تتوسط الجزيرة .

وتبلغ مساحة الحنيش الكبيرة حوالى ٧٠ كيلو مترا مربعا ، ولكنها مع ذلك غير مأهولة بالسكان وتتبع رسميا اليمن الشمالية حيث تعد جزءا من لواء صنعاء .

* *

جزر منطقة الارتباط الثانوى :

ونعنى بها الجزر التي ترتبط جزئيا وبطريق غير مباشر بباب المنذب وذلك بحكم بعدها النسبى عن المضيق .

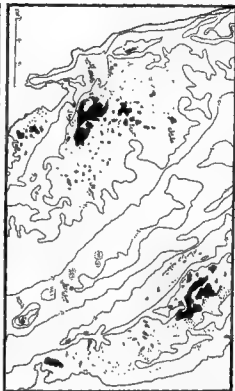
وبحكم موقع هذه الجزر وطبيعة انتشارها داخل المسطح المائى ، فهى تعين وتحدد المجرى الملاحي ، بحيث يمكن النظر إليها على انها تشكل مداخل أو بوابات لمنطقة التحكم الرئيسية ويؤثرها المتمثلة فى باب المنذب .

١ - جزر البوابة الشمالية : وتشمل بصفة عامة كلا من جزر فرسان وقران والطير والزبير على الجانب الآسيوى ، وجزر شط دهلك على الجانب الأفريقى . ويبلغ اتساع هذه البوابة حوالى ١٥٠ كيلو مترا .

١ - جزر البوابة الشمالية (الجانب الآسيوى) :

- جزر شط فرسان : تقع فى مجاذة الساحل الآسيوى . وهى عبارة عن نتوءات بارزة من الشط الغائص المعروف باسم فرسان ، والذى يمتد من جزيرة وادى Wadi شمالا (٢٠ / ٩ - شمالا - ٤٠ / ١٦ شرقا) حتى جزيرة قران جنوبا .

وشمال خط ١٧ / ١٠ شمالا تقل بوضوح كثافة هذه الجزر ، مما يطمس دورها فى تضيق الخناق على المجرى الملاحي وتشكيل البوابة الشمالية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر . ولذا يمكن القول بأن جزر شط فرسان التى تدخل فى الدراسة هى تلك الواقعة بين خطى عرض ١٧ / ١٠ ، ١٥ / ٣٠ ، شمالا ، أو فيما



بين جزيرة جبل محمد شمالاً وجزيرة قران جنوباً . كما تمتد هذه الجزر فيما بين خطي طول ٤٥ / ٤٢ ، ١٠ / ٤١ شرقاً وفيما بين الساحل الآسيوي وجزيرة سيل مكاوى Sail Makaw . وإذا وضعنا في الاعتبار أن عدد الجزر في هذا القطاع من الشط تبلغ حوالى ٦٧ جزيرة ، تتخللها شعاب مرجانية وتنتوءات صخرية ومضاحل ، فضلاً عن الأعماق الضحلة فانتا ندرك أن هذا الجزء من السطح المائى مليء بالعقبات التى تجعل من حركة الملاحة شديدة الصعوبة ومحفوفة بالمخاطر .

وتنقسم جزر شط فراسان الى عدة مجموعات ، يمكن التمييز بينها على النحو

التالى :

جزر فراسان : عبارة عن مجموعة جزر أهمها فراسان ، السجيد ، دمسوك ، ابو غم وديسان . وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل فى جزيرتى فراسان الكبيرة (٤٥٠ كيلو مترا مربعا) والسجيد Segid (٢١٦ كيلو مترا مربعا) ، وهما فى الواقع يشكلان معاً جزيرة واحدة ، حيث يفصل بينهما شريط مائى ضحل

ويغلب المظهر الجبل على سطح الجزيرتان ، حيث تنتشر التلال التى تتخللها الأودية ، وهذه التلال تتكون من الصخور المرجانية القديمة ، وأهمها جبل القصر ، الذى هو عبارة عن تل دائرى صغير يقع على الجانب الشرقى من جزيرة فراسان الكبيرة .

وبالرغم من الطبيعة الهداية لسواحل الجزيرة الا أنه ليس هناك سوى عدد محدود من المراسى ، التى لا تصلح الا لاستقبال القوارب الصغيرة ، نظرا لعدم انتظام القاع وضخامة الاعماق وانتشار الشعاب المرجانية .

ولا تتوفر أى بيانات عن عدد السكان ، الا أنه يمكن القول بأنها من الجزر القليلة المأهولة بالسكان ، حيث يتركز السكان بوضوح على الشواطىء ، خاصة فى مناطق الخلجان الرئيسية والمراسى . وأهم مراكز الاستقرار تتمثل فى قرى السجيد على الشاطئ الشمالى الغربى لخور سجيد ، وقرية فراسان التى تقع

بالقرب من خليج عتابه ، الواقع جنوب غرب فراسان الكبيرة ، فضلا عن قرية
سعر Sa'ir والحله على الشاطئ الغربى للجزيرة الكبيرة .

وتركز السكان على السواحل وحول الخليجان والمراسى يعنى أن النشاط
الرئيسى للسكان يتمثل فى صيد البحر ، خاصة اللؤلؤ والأصداف . ولقد
شهدت هذه الجزر هجرة واسعة من جانب أهلها الى المدن الرئيسية فى السعودية
كنتيجة للتغيرات التى صاحبت الانقلاب النفطى ولصعوبة الحياة فى هذه
الجزر .

جزر قران : وتضم مجموعة من الجزر ، أهمها : قران وعقبان والوارد . وهذه
الجزر تقوم على شط غائص يعتبر امتدادا جنوبيا لشط فراسان .

وتعتبر جزيرة قران اهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، اذ تبلغ مساحتها نحو
٢٠٤٨ كيلومترا مربعا ، وهى تقع على مسافة تتراوح بين ٣ ، ١٢ كيلومترا من
الساحل اليمنى ، بحيث لا يفصلها عنه إلا شقة مائية يبلغ عمقها حوالى ثمانية
أمتار .

وبالرغم من أن الجزيرة تواجه ساحل اليمن الشمالية ، إلا أنها تتبع اليمن
الجنوبية ، وذلك بحكم أن هذه الجزيرة كانت تابعة لبريطانيا ، وتطالب اليمن
الشمالية حاليا بهذه الجزيرة .

وسطح قران سهلى منخفض ، يرتفع قليلا تجاه الجنوب ، حيث تنتشر عدة
تلال أهمها جبل اليمن الذى لا يزيد ارتفاعه عن ٢٤ مترا فوق سطح البحر .

وسواحل الجزيرة هدايبه ، خاصة سواحلها الشرقى ، الذى يتخلله خليج كبير
نسبيا يقع بين رأس دوحلاس شمالا ورأس التويس Tuwais جنوبا .

وسكان جزيرة قران يمنيون ، اذ بلغ عددهم عام ١٩٥٩ م نحو ٢٥٠٠
نسمة^(١) ، وكثيرها من جزر المدخل الجنوبى ، فقد تعرض سكانها لجذب مناطق

(١) أنشد يوسف . التطورات الأخيرة فى الجنوب المحتل . - السياسة الدولية . - العدد ١٠ ، ١٩٦٧ ، ص
١٤١ - ١٤٧ .

البتول الغنية ، فقدت الكثير من سكانها ، بحيث لا يتجاوز عددهم الآن الألف نسمة^(١) ، وهم خليط من العرب والاثيوبيين والصوماليين والهنود . وهم يتركزون في ثلاث قرى رئيسية هي : يمن ، قران ومكرم ، وتقع جميعها على الساحل الغربي الذى يواجه البحر المكشوف ، حيث يعملون بالصيد .

وجزيرة قران كانت دائما أحد مواطنى القدم الرئيسية للقوى الطامعة في السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فتعاقب عليها البرتغاليون والبريطانيون ، الذين احتلوها عام ١٩٥٩ م واستخدموها لفترة طويلة كحجر صحي للحجاج الهنود والاندونيسيين وهم في طريقهم لمكة . كما أن هذه الجزيرة استخدمها المالك كخط دفاع عن البحر الأحمر أمام الغزو البرتغالي .

جزيرة جبل الطير : تقع على بعد ٨٤ كيلو مترا من الساحل اليمنى ، وعلى مسافة تبلغ ٦٨ كيلو مترا شمال غرب جزيرة قران . وهي جزيرة من أصل بركاني حديث على شكل مخروطي ، له قمة واحدة يبلغ ارتفاعها ٢٤٣٨ مترا ، وتتخلل سطح الجزيرة عدة فوهات بركانية وليس بها أى دلائل على حدوث ثوران حديث .

وجزيرة جبل الطير التى تبلغ مساحتها حوالى ثمانية كيلو مترات مربعة ، غير آهلة بالسكان ، فيها عدا أطقم تشغيل الفئارة ، التى تشرف على إدارتها شركة أثيوبية ، وهى نفس الشركة التى تقوم بإدارة فئارة جزيرة أبو علي .^(٢) .

جزيرة جبل الزبير : وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، التى تقع على بعد ٤٢ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة جبل الطير ، وعلى بعد ٥٧ كيلو مترا من الساحل اليمنى . وهذه المجموعة تضم عدة جزر أهمها جزر الزاوية Quoin (٤٥ مترا) ، الكومة Haycock (١٦٦ مترا) ، المنخفضة Low (١٤٦ مترا) ، سابا Saba (١١٦ مترا) . وجزيرة القمة الوسطى Centre Peak (١٧٢ مترا) التى تمثل النهاية الجنوبية الشرقية لمجموعة الزبير .

(١) Arab Information Center. People's Democratic Republic of Yemen. - N.Y., 1973, p.2.
(٢) صلاح الدين فهمي . المصدر السابق .

أما جزيرة جبل الزبير ، فتقع على بعد ١٥ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة سابا ، وهى تعتبر من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها حوالى ١٧ كيلو مترا مربعا ، ويصل ارتفاعها إلى ٢٢٣ مترا .

ب - جزر البوابة الشمالية (الجانب الأفريقى) :

وتمثل فى مجموعة جزر شط دهلك Dahalak ، الذى يمتد تجاه الجنوب الشرقى لمسافة ٣٢٩ كيلو مترا ، بحيث تبعد حافته الخارجية عن الساحل الأفريقى بمسافة تتراوح بين ٥٤ ، ١٤٤ كيلو مترا .

وتنتشر فوق دهلك ما يقرب من ٨٢ جزيرة ، معظمها صغير الحجم ، يتكون من الصخور المرجانية ، ويحيط بمعظمها الشعاب المرجانية الكثيفة . لذلك فإن حركة الملاحة بين هذه الجزر تتسم بالصعوبة البالغة ، خاصة وأن القنوات الملاحية الفاصلة بين هذه الجزر متواضعة الأعماق ، يكتنفها الكثير من المخاضات الضحلة Shoals ويستقي من ذلك القناة الواقعة بين جزيرتى حارمل Harmil وجزيرة انتياننور Entaentor ، الواقعة على بعد ١٥ كيلو مترا جنوب شرق حارمل . وهذه القناة تمثل الطريق الوحيد المؤدى الى مصوع ، وهى خالية من العقبات وتصلح لمروور السفن التجارية (١) .

وتعتبر جزيرة دهلك الكبيرة أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، إذ تبلغ مساحتها نحو ٨٠٠ كيلو مترا مربعا ، وتقع على الجانب الغربى لشط دهلك ، وعلى بعد ٤٣ كيلو مترا تقريبا من الساحل الأفريقى المواجه .

وهذه الجزيرة تتكون من الصخور المرجانية ، وسطحها يميل الى الاستواء والانخفاض وأعلى أجزائها يمتثل فى جبل قسم Kusum الذى يقع بالقرب من رأس انتالو Antalo هذه الرأس تمثل الطرف الشمالى الغربى للجزيرة .

وسواحل الجزيرة هداية ، كثيرة التشرشر ، حيث يتخلل الساحل الشرقى منها خليج تتخلله جزيرة صغيرة تسمى عروه Arwa ، كما يكتنف الساحل الغربى

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 241

خليجاً صغيراً آخر يسمى بخليج موس نيفت Mus Nefit ، تقع عند مدخله
جزر مرجانية ، تكاد تغلقه تماماً .

٢ - جزر البوابة الجنوبية :

وتتمثل في كل من جزر عبد الحورى والاخوين وسوقطرة ، التى تقع عند
مدخل خليج عدن ، على بعد يتراوح بين ٣٥٠ ، ٤٠٠ كيلو مترا جنوب شرق
رأس فارتاك على الساحل الآسيوى المواجه ، وعلى مسافة تتراوح بين ٩٠ ، ٣٣٥
كيلو مترا شمال شرق رأس عسير (جر ادقوى) .

وهذه المجموعة الجزرية بنفورها عن رأس عسير تجاه الشمال الشرقى واقتربها
نسبياً من رأس فارتاك قد ضيقت من اتساع مدخل خليج عدن (٣٥٠ كيلو
مترا) ، وأصبحت أكثر قرباً من خطوط ومسارات الحركة الملاحية عبر خليج
عدن ، الذى يعد بمثابة « عتبة » أو خشبة قفز للدخول إلى باب المندب .

ولا شك أن الوصول الى درجة تحكم عالية في الشقة البحرية المحصورة بين
هذه الجزر والساحل الآسيوى ، والتي تتميز باتساعها النسبى (٣٥٠ كيلو مترا)
يتطلب ضرورة السيطرة على الجانبين معا ، وإخضاعها لسيادة واحدة ، حيث
أن السيطرة على جانب دون الآخر سوف يضعف من درجة التحكم في هذه
الشقة البحرية الواسعة نسبياً . بل إن الوجود على جانب واحد قد لا يصبح
مأموناً دون تأمين الجانب الآخر ، وإبعاده عن سيطرة القوى المنافسة المناوئة ،
التي ستحرص على تحقيق درجة عالية من السيطرة التى لا تحقق إلا بالجمع بين
الجانبين .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها لعدن ، على
فرض سيطرتها بالقوة على جزيرة سوقطرة ، بالرغم من توافر كل عوامل الطرد في

• عبد الحورى جزيرة صخرية يعيش عليها ما يقرب من ١٥٤ شخصا فقط يعملون في صيد وتجفيف سمك
القرش أو ما يسمى باللحيم . أما الأخوين فهما جزيرتان صغيرتان ، الأولى اسمها سمحا يعيش عليها ٦٤ شخصا ،
والثانية دارزه لا يعيش عليها أحد . يمكن مراجعة : سليم الزيال . سقطرى : تحسباً جزيرة أهل الكهف -
المرق : العدد ١٥٢ ، يوليو ١٩٧١ ، ص ص : ٨٤ - ١٠٦ .

هذه الجزيرة . ولاشك أن أحد العوامل الرئيسية التي دفعت بريطانيا لذلك تتمثل في محاولات فرنسا في ذلك الوقت لفرض سيطرتها على الجزيرة . كما أن ذلك قد يفسر لنا أيضا حرص الاتحاد السوفيتي في الوقت الحاضر على ضرورة التواجد الفعال في جزيرة سوقطرة ، ليس لآمانيات موقعها فحسب بل أيضا لتأمين وجوده على ساحل عدن ، وتجنب وقوعها في يد القوة المنافسة .

وتعتبر جزيرة سوقطرة Socotra . أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ٣١٠٠ كيلو مترا مربعا وهي تقع في نهاية المجموعة تجاه الشمال الشرقى . ومن هنا تأتي أهمية سوقطرة ، حيث تمثل أكثر الجزر قربا من الساحل الآسيوي المواجه . وأكثر الجزر اشراقا على مسارات الحركة الملاحية المتبادلة بين بحر العرب وخليج عدن فهي تقف كالحارس عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . ولذلك فإن البرتغاليين جعلوها منذ ٤٨٤ عاما قاعدة لسفنهم الحربية التي كانت تنطلق لغلق البحر الأحمر في وجه السفن المصرية وسفن البندقية . وفي الحرب العالمية الثانية اتخذ الحلفاء من هذه الجزيرة قاعدة لهم ، تنطلق منها الطائرات لتتعقب السفن والغواصات الألمانية والإيطالية لمنعها من مزاوله نشاطها في غرب المحيط الهندي .

وسطح سوقطرة عبارة عن مجموعة من الهضاب الجيرية ، تتخللها قمم جبلية جرانيتية . يصل ارتفاع بعضها الى ١٢١٩ مترا كجبال حجهر . ويتخلل هذا السطح بعض الأودية المائية اللوسمية الجريان ، معظمها يصبح كالسيول الجارفة في مواسم المطر ، وجافة في مواسم الجفاف ، وقليل من هذه الأودية من يواصل جريانه حتى ساحل البحر .

• هناك اختلاف حول اسم الجزيرة ، فأهلها يكتبن الاسم سكوترة أو سقوطرة ، والمنداني وباقوت الحموي اتفقا على سقطرى ، والرجح أن اسم الجزيرة مشتق من كلمتين عربيتين هما « سوق القطرة » ، والمقصود تلك السوائل التي تتساقط من جذوع الغربة التي تنمو فوق المرتفعات ، مثل شجرة (النخ) التي تفر سائلا خاصا ، إذا تسرب إلى العين أفضدها البصر لفترة ، ووتل شجرة (دم التين) التي تفر سائلا أحمر اللون ، عبارة عن مادة شبيهة بالصمغ تصدر للخارج وتستخدم كإداة مطهرة قابضة للثة .

والهضاب لا تترك على سطح سوقطره سوى سهل ساحلى ضيق ، وان كان يتسع قليلا تجاه الساحل الجنوبى ، حيث تغطيه فرشاة من الرمال والزلط . والساحل الجنوبى للجزيرة بشديد الاستقامة مقارنة بالساحل الشمالى ذى الطبيعة الهضابية ، والذى يكتنفه الكثير من الخلجان الساحلية الصغيرة . ومعظم المراسى القائمة على هذه الخلجان تصبح مكشوفة أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فلا تتوفر لها الحماية اللازمة لرسو السفن إلا فى فترة الرياح الجنوبية الغربية .

وجزيرة سوقطره جزء من المحافظة الأولى من محافظات اليمن الديمقراطية ، ويسكنها حوالى ١٦٠٠ نسمة (١٩٦٦) م ، يتركز البدو منهم على المرتفعات الوسطى بينما يتركز معظم السكان فى القرى الساحلية ، خاصة على الساحل الشمالى . ويأتى هذا التركيز على الرغم من انتشار الأوبئة والأمراض فى المناطق الساحلية وتميز المناطق الجبلية بمناخ صحى . وتعتبر (حديبو) أكبر مراكز العمران فى الجزيرة وهى العاصمة ، تليها قلنسية وقاضب ، جميعها تقع على الساحل الشمالى ، ويعمل السكان فى التجارة وصيد البحر ، وتعتبر قلنسية من أكبر مراكز صيد سمك القرش وتجارته . ولاشك أنه على الرغم من موقع الجزيرة الهام الا أن ظروف الموضع تشكل عقبة أمام استخدام الجزيرة كقاعدة عسكرية ، سواء من حيث تضرس السطح ، واستقامة السواحل ، وندرة الموارد الطبيعية اللازمة للتمويل ، ولذلك فان استخدام الجزيرة كقاعدة بحرية أو جوية يحتاج الى امكانيات مادية وتكنولوجية هائلة لا تقدر عليها سوى دولة عظمى .

والخلاصة :

يمكن القول بأن الجزر أحد المعالم الرئيسية لمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وبالتالي فهى تلعب دورا بارزا فى الاستخدام السياسى للمدخل . ويرجع ذلك الى كثافة هذه الجزر من ناحية طبيعة ونمط انتشارها داخل هذا المسطح المائى . فعدد جزر منطقة المدخل يمكن تقديره بحوالى ٣٣٠ جزيرة ، غالبيتها جزر متناهية فى الصغر .

وتتركز غالبية الجزر (حوالى ٢٩٠ جزيرة) داخل القسم الشمالى من منطقة المدخل ونعنى به الجزء الجنوبى من البحر الأحمر ، الذى يزدحم بها ، حتى أن الكثافة الجزرية فى هذا الجزء تبلغ نحو ٢٣ جزيرة فى كل كيلو متر مربع . وهى كثافة مرتفعة تؤدى بلا شك الى تعقيد المجرى الملاحي وتزيد من احكام وميطرة اليايس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ، ما هى إلا قواعد متقدمة لليابيس داخل الماء .

وتزيد قيمة هذه الجزر وأهميتها ، كلما اقتربنا من خاصره المدخل الجنوبى (باب المندب) ، حيث تصبح هذه الجزر بمثابة مفاتيح رئيسية للتحكم فى باب المندب ، مثل جزر برم ودميرا وسيبا وفاطمة وحالب وطقار وحنيش . وتزايد أهمية الجزر وقيمتها يعنى تزايد الطلب الاستراتيجى عليها من جانب القوى العظمى من ناحية ، وتزايد الأعباء الدفاعية الملقاة على عاتق الدول التى تتبعها هذه الجزر من ناحية أخرى .

وهناك تناقض صارخ بين أهمية موقع جزر منطقة المدخل وموضعها . فغالبية هذه الجزر تستمد أهميتها من موقعها ، كمفاتيح للحركة داخل الإطار العام لمنطقة المدخل ، بينما تكاد ظروف الموضع لا تساهم فى هذه الأهمية ، بل تحد منها أحيانا . وسليبات ظروف الموضع تتراوح بين سيادة المظهر الجبلى الوعر Ruggedness من ناحية ، وصعوبة الحصول على المياه العذبة نتيجة لسيادة ظروف الجفاف الشديد من ناحية اخرى ، وصعوبة الجريان السطحي لدخول الصخور الجيرية المسامية فى تركيب بنية كثير من الجزر ، فضلا عن انتشار الشعاب المرجانية حول سواحل الجزيرة وما يرتبط بذلك من تعذر الحركة Accessibility أمام هذه السواحل .

وسليبات الموضع قد انعكست أيضا وبوضوح على عدم صلاحية معظم هذه الجزر للسكنى ، فمعظم هذه الجزر خاوية وغير مأهولة ، ولا يستثنى من ذلك إلا عدد قليل للغاية منها .

وخلو جزر المدخل من السكان أو قلة عددهم مع تزايد أهميتها ، يجعل من

هذه الجزر مطمعا للقوى الأجنبية . كما أن خطو هذه الجزر قد انعكس على عدم وضوح الهوية السياسية لبعض جزر المدخل ، حيث أن بعض هذه الجزر ما زالت موضع خلاف حول ملكيتها وتبعيتها بين دول المدخل ، كما هو الحال بالنسبة لجزر أبو عيل والزبير وجبل الطير وقران وظقار وحنيش .

خصائص الساحل والرفوف القارى :

يمكن تقدير الطول الإجمالى لسواحل منطقة المدخل الجنوبي بحوالى ٣٧٩٢ كيلو مترا . وإذا قارنا هذا الطول بمساحة المسطح المائى لمنطقة المدخل ، والتي يمكن تقديرها بنحو ١١٧٩٠٤ كيلو مترا مربعا - فإن كل كيلو متر من الساحل يقابل نحو ٣١١ كيلو متر مربعا من المسطح المائى . وهذا يوضح أن سواحل منطقة المدخل تتميز بصفة عامة بالطول النسبى .

وزيادة طول الساحل بالنسبة للمسطح المائى ، يعنى زيادة قدرة السواحل على التحكم فى البحر Sea Mastery . ولذلك فإن هذه السواحل الطويلة تعنى نظريا زيادة ارتباط سكان دول المدخل بالمسطح المائى ، ولكن يبدو أن طول السواحل ، لا يكفى فى حد ذاته لتوثيق العلاقة والرباط بين سكان هذه السواحل الطويلة والمسطح المائى ، وزيادة درجة تحكمهم فى مياهه ، ويتضح ذلك جليا من خلال عدة مظاهر تتمثل فى ضعف التركيز العمرانى والسكانى على السواحل ، وضآلة حجم المنافذ البحرية ، وقلة الطرق الرئيسية التى تتعاين مع خط الساحل .

وفى اى خصائص سواحل منطقة المدخل :

- ١ - يتميز خط السواحل فى منطقة المدخل الجنوبى بصفة عامه بالاستقامة ، وذلك يرجع الى طبيعة نشأته كحافات صدعية Fault scarps ، ساهمت فى

• استخدم المؤلف هذا التعبير بوحى من المصطلح الجيويوتيكى المعروف بالتحكم فى التربة Soil Mastery الذى يعبر عن العلاقة بين السكان والأقاليم السياسى يمكن مراجعة : فيغلدر . بيرسى ج . الجيويوتيكيا . - مترجم . - القاهرة : الكرنك ، ٦٢ ، ص ٤٣ :

نشأتها سلسلة من العمليات الجيولوجية والحركات الأرضية المعقدة التي أصابت قشرة الأرض في هذه المنطقة على فترات مختلفة ، فالجزء الجنوبي من البحر الأحمر قد تأثرت خطوط سواحله بالدرجة الأولى بهبوط غير منظم بين الكتل الواقعة بين خطوط الانكسار ، بينما ليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة Rifted Blocks ⁽¹⁾ . وقد تأثرت الحافة الغربية للطرف الجنوبي من البحر الأحمر بحركة رفع Uplift ظهرت آثارها على الحفلات التي تسمى بألب الدناكل Danakil Alps . وخطوط الساحل في مضيق باب المندب قد تكونت هي الأخرى بهبوط كتلة مصدوعة صغيرة في هذا الموضع ، صاحبها حركات أرضية ونشاط بركاني في المناطق المحيطة ، خاصة في البلايوسين . وليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة وإن كان هناك ترحيز للساحل الأسوي تجاه الشمال ، وقد قدر هذا الترحيز بنحو ٤٠ كيلو مترا .

أما خليج عدن فقد تكونت سواحله نتيجة لانفصال كتلتين قارتين عن بعضها بحركة ميكانيكية ، وهي نفس الحركة التي أدت إلى تكوين حافة شيبا ، التي تمتد عبر الخليج من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي . وتؤكد بعض الدراسات أن هذا الانفصال قد صاحبه ترحيز شبه الجزيرة العربية تجاه الشمال الشرقي بمسافة تبلغ نحو ٤٠ كيلو مترا ⁽²⁾ . وقد امتد هذا التمزق الصدعي إلى سواحل خليج تاجوره ، التي تتميز أيضا بتعرج واضح مما يدل على تأثير هذه الحافات الصدعية بحركات أرضية أخرى ، خاصة عمليات الرفع والنشاط البركاني .

٢ - وسواحل المدخل على استقامة خطوطها ، إلا أنها كثيرة الرؤوس ، التي تتميز بصفة عامة بانخفاضها وصغرها وقصرها . ويفصل بعضها عن بعض مسافات محدودة . ولذا فإن هذه الرؤوس البارزة المتقاربة لم تستطع أن تقطع

(1) Hutchinson R. Tectonic Significance of Regional Geology and Evaporite Lithofacies in NE Ethiopia. - Phil. Trans. Roy. Soc. Lond. A., 767, pp.313-329, 1970

(2) Abdel Gawad, M. op. cit.

الساحل وتشرشره ، ولم تصنع بينها سوى جوانات أو خلجان صغيرة ومحدودة ، يصعب استخدامها كمرافئ طبيعية بمثل ما يصعب تحويلها الى موانئ صناعية كبيرة .

وهذه الرؤوس البارزة فضلا عن قصر امتدادها داخل المياه ، فهي منخفضة لا تقوى على توفير الحماية الكافية من أمواج البحر وأنوائه .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهري منتظمة الجريان في منطقة المدخل تنتهي الى البحر قد ساعد على استقامة الساحل ، حيث أن وجود الدالات النهرية والمستنقعات الساحلية يقطع الساحل ويشترشره .

وفيا لى دراسة موجزة لأهم وأكبر الخلجان التي تكتنف سواحل منطقة المدخل :

الساحل الافريقى :

١ - خليج بيلول : ويقع بين رأس دارما R. Darma جنوبا ومصعب وادى جولا Gola شمالا . ويتراوح عمقه بين ٥ ، ٢٧ مترا ، وتتخلله بقعة من الشعاب المغمورة ، يبلغ عمق الماء فوقها ١٥ مترا ، كما تتخلله بعض المضائق . والشعاب المرجانية تمتد بمحاذاة سواحل الخليج على هيئة حواجز .

وخليج بيلول يضم مرسى جيدا للقوارب والسفن التجارية الصغيرة ، حيث تتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح الجنوبية الشرقية القوية التي تسود في فصل الشتاء ، ولكنه مفتوح أمام الرياح الشمالية .

ب - خليج عصب : ويقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهناب جنوبا . وهو خليج متسع يتمتع بحماية جيدة من أمواج البحر المكشوف نتيجة لوجود سياج من الجزر على الحافة الخارجية للخليج . والسهل الساحلى للخليج عصب ملء بالمستنقعات ، خاصة في حالة المد العالى .

ج - خليج تاجوزة : ويقع فيما بين رأس بر Ras Bir شمالا ورأس جيبوتى ،

التي تبعد اتجاه الجنوب لمسافة ٤٠ كيلو مترا ، ويمتد هذا الخليج تجاه الغرب حتى غبة الخراب .

وساحل خليج تاجورة ، في معظم أجزائها عبارة عن حوايط مرتفعة ، خاصة ناحية الجنوب ، حيث يمتد السهل الساحلي ، أو يكاد في بعض الأماكن ، وهو يتميز بأنه قاحل بالقرب من البحر ، خصبا في الأجزاء الداخلية .

وتقع جزر موسى المرجانية على الجانب الجنوبي من مدخل الخليج ، على مقربة من رأس جيوي .

الساحل الآسيوي :

١- خليج قران : ويقع بين الساحل اليمنى والجانب الشرقى من جزيرة قران . والقسم الجنوبي من هذا الخليج ينقسم إلى ذراعين بفعل لسان صخري يمتد داخل مياه الخليج ، ويسمى بلسان محاسن Malaxin (٤٢ مترا) ، والذي تمثل نهايته الشرقية رأس حرافى Harafi .

والمدخل الشمالى للخليج يقع بين قرية اللحية الساحلية والجزيرات المقابلة للساحل وتعرض هذا المدخل الشعاب المرجانية والأعماق الضحلة . أما المدخل الجنوبي فينحصر بين جزر ريشه ورأس البياده شرقا ، ولا تعترضه أية عقبات . لذا فالدخول إلى الخليج يكاد يقتصر على المدخل الجنوبي .

وأفضل المراسى لخليج قران يقع في حضن الساحل الجنوبي ، حيث يتراوح عمقه بين ٣١ - ٣٦ مترا كما تتوفر له الحماية من الرياح الجنوبية القوية .

ب - مرفأ عدن : وهو محصور بين شبه جزيرة عدن من ناحية الشرق ، وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . أما عن شبه جزيرة عدن أو رأس عدن ، فهي عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور البركانية ، يصل ارتفاعها إلى ٥٥٢,٦ مترا . أما شبه جزيرة عدن الصغرى أو البريقة فهي عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور الجرانيتية ، فيبلغ ارتفاع أعلى قممها (جبل أم مزلقام) نحو

٧٧٣٤ مترًا . وتصبغ رأس عدن في الشرق مع شبه جزيرة عدن الضغرى في الغرب خليجا بحريا واسعا . يتراوح عمقه بين ١٨ - ١٦ مترا وتتوفر له الحماية من الرياح والأمواج بفضل الحوايط الجبلية المرتفعة التي تحيط به من الشرق والغرب والشمال .

٣ - تتميز سواحل منطقة المدخل بأنها سواحل مرجانية هداية Fringing reefs حيث تتداخل الشعاب مع هذه السواحل في بعض الأجزاء وتمتد أمامها على هيئة حواجز في أجزاء أخرى ، بحيث يصل عرضها أحيانا إلى مئات الأمتار .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهريّة تصب مياهها العذبة أمام السواحل ساعد على تكاثر ونمو الشعاب المرجانية وتداخلها مع خط الساحل على هذا النحو .

٤ - السهل الساحلى في منطقة المدخل يتميز بصفة عامة بأنه رملى منخفض ، فضلا عن طبيعته القاحلة ، حيث يسود على امتداده مناخ صحراوي ، لا يخلو في بعض الأجزاء من غطاء نباتى متدهور فقير . وذلك على الجانب الآسيوى أو الجانب الأفريقى . فكلاهما يقع في منطقة ظل مطر نتيجة لوجود حوايط صخرية عالية ، تمتد على طول ظهر السهل الساحلى .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يبدو أكثر اتساعا منه على الجانب الأفريقى وهو يتراوح بين أمتار قليلة بالقرب من رأس باب المنذب وحوالى ٤٨ كيلو مترا على امتداد خط عرض ١٦ شمالا . كما يتسع السهل إلى ما يقرب من ٥٤ كيلو مترا على طول وادى بانا Bana ، الممتد على بعد ٦٠ كيلو مترا شرق عدن . والسهل الساحلى يكاد يختفى في بعض الأجزاء ، كما هو الحال غربى عدن ، وذلك حين تقترب أقدام جبل أم بركة من خط الساحل ، الذى يبدو على هيئة جرف عال .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يتدرج في الارتفاع نحو الداخل ، حيث تمتد حوايط صخرية عالية ، تمثل أجزاء من الحافة الشرقية للهضبة

العربية . هذه الهضبة تنحدر صوب الشرق ، لذا تؤلف هم هذه الحافة خطا متقطعا من الكتل الجبلية المنفصلة الشاهقة الارتفاع . ويتراوح ارتفاع هذه الحوايط بين ١٥٠ - ٢٧٤٣ مترا . ويمثل جبل شاراج Sharag ، أعلى قم هذه الحوايط ، ويقع هذا الجبل على بعد ٨٠ كيلو مترا شرق خليج قران .

ويتقطع انسياب السهل الساحلى نتيجة لوجود العديد من التلال والحافات الرملية ، فضلا عن الاودية الجافة التى تشق طريقها عبره ، كأودية الأهوار واللسان والزبيد والعين . وهذه الأودية غالبا ما تكون مراكز للقرى ، حيث تقوم زراعة معيشية محدودة . كما أن هذه الأودية تستخدم كمسارات لطرق القوافل .

أما السهل الساحلى على الجانب الأفريقى فيبدو ، بصفة عامة ، أقل اتساعا منه على الجانب الآسيوى ويرجع ذلك إلى اقتراب الحوايط الجبلية من خط الساحل فلا تترك إلا سهلا ساحليا ضيقا . وأكثر أجزاء هذا السهل اتساعا تقع على الساحل الجنوبى لخليج عدن فيما بين زيلع وبلهار ، حيث يصل الاتساع إلى أكثر من ٥٠ كيلو مترا . ففي هذه المنطقة تتراجع القمم الجبلية وتترك المجال فسيحا أمام عدد من الأودية ، التى أهمها أودية جرياد وسليل وقوره مانداهو وعداد . وبصفة عامة فإن السهل الواقع غربى بريرة يتميز بالانخفاض والاتساع عن الجزء الواقع إلى الشرق منها ، والذي تتخلله مجموعة من التلال الساحلية ، تظاهرها عن قرب حوايط جبلية تتكون أساساً من الصخور الجيرية .

ويضيّق السهل الساحلى حول خليج تاجوره وغية الخراب ، بحيث لا يزيد الاتساع على الجانب الشمالى للخليج عن عشرة كيلو مترات ، فى حين يبلغ مده فى الضيق على الشاطئ الجنوبى ، بحيث يمتدّ فى بعض الأجزاء التى تقرب فيها الحوايط البركانية من الساحل فيظهر خط الساحل على هيئة جروف عالية نسبيا . ويبلغ ارتفاع أعلى هذه الحوايط الجبلية نحو ٧٥٥ مترا ويمثل فى قمة جبل آرتا Arta جنوب غربى رأس عيرو Eiro .

والملاحظ أن السهل الساحلى على الجانب الأفريقى لباب المندب أكثر اتساعا منه على الجانب الآسيوى المقابل ، خاصة فيما بين رأس دمير شمالا ورأس سيعان

جنوبا ، حيث يصل الاتساع إلى نحو سبعة كيلو مترات ، في حين لا يزيد اتساعه على الشاطئ المقابل عن كيلو متر . أما الحوايط الجبلية فيبلغ ارتفاعها نحو ٣٦٧ مترا عند ظهر رأس سيعان وتتمثل في جبل ريبيرا Ribira ، في حين لا يزيد ارتفاع جبل حامس Hasis الذى يظهر رأس باب المنذب عن ٢٦٨ مترا .

٥ - يتميز الرفرف أو الرصيف القارى Continental Shelf . أمام سواحل منطقة المدخل بالضيق بصفة عامة ، وذلك يرجع الى طبيعة تكوين حوض منطقة المدخل ، كأخلود صدعى ، سواحه انكسارية ، فتتحدر أرسفته بمعدل شديد Steep slope وسريع نحو القاع .

والملاحظ أن الرصيف القارى يبلغ أقصى اتساعه شمال بوغاز باب المنذب ، حيث يصل اتساعه أمام الساحل الأفريقى عند مصوع ما يقرب من ١٥٤ كيلو مترا ، ويقل عن ذلك أمام الساحل الآسيوى وعلى نفس خط عرض مصوع ويبلغ نحو ١٠٠ كيلو متر . ويتحد الرصيف الآسيوى شمال باب المنذب ويشكلان معا رصيفا واحدا ، يبلغ اتساعه نحو ١٠٥ كيلو مترات وذلك فى القطاع الممتد بين قرية الموشج على الساحل اليمنى وساحل خليج بيلول .

ويضيق الرفرف القارى بوضوح أمام سواحل خليج عدن ، حيث يتحدّر الساحل بمعدل شديد نحو القاع ، مع ملاحظة أنه أكثر اتساعا أمام الساحل الآسيوى بين ٣٨ كيلو مترا أمام بندر عباس وحوالى كيلو مترين أمام رأس القصيدة غربى المكلا . أما الرصيف القارى الممتد أمام الساحل الأفريقى فهو يتميز بالضيق الشديد حيث لا يتجاوز أقصى اتساع له ١٦ كيلو مترا ، وذلك أمام رأس همبيس Humbeis .

• الرصيف القارى يقصد به ذلك الجزء من اليابس المغمور بمياه الساحل والممتد من سيف البحر حتى العمق الذى يظهر عنده لزيادة واضح فى الانحدار نحو أعماق بحره أكبر ، وهو ما يسمى بالانحدار القارى الذى ينتهى الى قاع البحر . ويتراوح اتساع الرصيف القارى عادة بين ١٦ - ٢٤٠ كيلو مترا (١٠ - ١٥٠ ميلا) بينما يتراوح متوسط عمقه بين ٩٠ - ١٨٠ مترا (٣٠٠ - ٦٠٠ قدم) . يمكن مراجعة :

Daty, R. The Floor of the Ocean: New light on old Mysteris. - N. Caroline: = Univ. of N. Carolina Press., 1942, op. 9, 10.

والرصيف القارى يعد من الناحية الاقتصادية ، أهم أجزاء البحر بالنسبة للاستغلال الاقتصادى ، حيث تتوفر الظروف الملائمة لتكاثر الكائنات الحية من نبات وأسماك وقواقع نتيجة لوصول ضوء الشمس اللازم لعملية التمثيل إلى هذه الأعماق الضحلة . فضلا عن ذلك فإن هذه الأعماق الضحلة تسمح بإمكانية التنقيب عن الموارد المعدنية واستغلالها .

وضيق الرصيف القارى أمام سواحل منطقة المدخل يعنى - بنص المادة الثانية من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م ^(١) - ضيق المنطقة التى تباشر عليها الدول الشاطئية لمنطقة المدخل ، كافة حقوق السيادة فيها يتعلق باكتشاف واد تغلال الموارد الطبيعية . وقد حددت الاتفاقية عمق هذه المنطقة بنحو ٢٠٠ متر .

ولاشك أن هذا العامل يؤثر فى التقليل من درجة ارتباط الانسان بالمدخل البحرى وثرواته ، لاسيما أن الشعاب المرجانية تغطى جزءا كبيرا من الرصيف القارى الضيق بطبيعته خاصة أمام سواحل خليج عدن . ومن الناحية الأخرى ، نجد أن دول المدخل من الدول النامية والمتخلفة تكنولوجيا ، مما يحد من قدرتها على اكتشاف واستغلال ثروات القاع ، مما يتيح الفرصة أمام الدول الأجنبية للتدخل فى المنطقة . سواء بدعوة من دول المدخل أو بغير هذه الدعوة ، خاصة وأن هذه الدول لا تتوفر لديها وسائل حماية هذه الثروات غير المستغلة .

* *

ولهذه الخصائص التى تتميز بها الجبهات الساحلية آثار واضحة على الاستخدام السياسى يمكن ارجازها فى النقاط التالية :

١ - تباین الثقل السكانى والعمرانى :

لعل أول ما يسترعى النظر لخريطة توزيع السكان فى منطقة المدخل هو ذلك التباين الواضح ، بين السواحل والأجزاء الداخلية ، وهذا لا يرجع إلى كثافة عالية فى الداخل بقدر ما يرجع إلى تخلخل شديد على الأطراف الساحلية .

(1) Whiteman M. Conference on the Law of the Sea Convention on the Continental Shelf. American Journal of International Law, 1958, p. 629-659.

ولا شك أن عوامل الجفاف المرتبطة بالظروف الطبوغرافية يشكل العامل الرئيسي وراء هذا التخلخل السكاني الواضح القائم على السواحل .

وبصفة عامة فإن المطر يسقط في هذه المنطقة صيفا ، أما الشتاء فهو فصل الجفاف . ولا تزيد كمية الأمطار الساقطة سنويا بأى حال عن ٢٥ سنتيمترا على الجهات الساحلية . فالساحل الأفريقي من منطقة المدخل يقع في ظل المطر ، حيث تقف الحوايط الجبلية الواقعة غربا في مواجهة الرياح الجنوبية الغربية صيفا ، فضلا عن أن هذه الرياح تصل الى هذه الحوايط الجبلية منهكة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية . ويستقبل الساحل الأفريقي ، أمطارا قليلة للغاية في فصل الشتاء عن طريق الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بعد مرورها على البحر الأحمر وخليج عدن .

أما الساحل الآسيوي من المدخل ، فأمطاره قليلة للغاية في فصل الصيف ، وتسقط عقب وصول الرياح الجنوبية الغربية وعبورها المسطح المائي . والأمطار التي تسقط فوق مرتفعات اليمن هي من النوع التصاعدي . أما في فصل الشتاء فيقع الساحل في ظل الرياح الشمالية الشرقية القارية بطبيعتها .

وعلى ذلك ، فإن إقليم المرتفعات الداخلية في منطقة المدخل يمثل إقليم جذب للسكان ، في حين تمثل السواحل أقاليم طرد . فالمناطق الساحلية لا تضم سوى ١١٪ من جملة سكان دول منطقة المدخل وذلك طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠ م . وهذه النسبة تختلف بين دولة وأخرى ، فبينما يضم ساحل جيبوتي ما يقرب من ٩٥٪ من السكان - باعتبار جيبوتي جيب ساحلي - نجد أن الساحل الصومالي المطل على خليج عدن لا يضم سوى نسبة تتراوح بين ٢ ، ٣٪ .

ولو تأملنا مراكز العمران ونمط توزيعها وأحجامها سنلاحظ على الفور تزايد معدل التباعد بين مراكز العمران الرئيسية وتناقص أعداد وأحجام هذه المراكز كلما هبطنا من الكثورات العالية في الداخل إلى السفوح فالسهل الساحلي . فباستثناء مدينة عدن (٢٠٧٥٩٠ نسمة) لا نجد أحجامها تزيد عن ١٠٠ ألف في المناطق الساحلية التي لا تبعد أكثر من ٥٠ كيلو مترا من ساحل البحر ، في

حين إن هذه الأحجام تتوفر في الداخل مثل أسمره وصنعاء فضلا عن أديس أبابا المليونية . أما الأحجام التي تزيد عن ٥٠ ألفا فلا نجد منها على السواحل سوى المكلا وجيوق ومصوع ، وفيها عدا ذلك فإن الأحجام صغيرة وقليلة كالحديدة واوبوك وعصب وهرر ، فضلا عن الأحجام القزمية المتمثلة في العديد من القرى التي ترصع الساحل ، ومعظمها من قرى الصيد التي لا يزيد كثير منها عن ٥٠٠ نسمة .

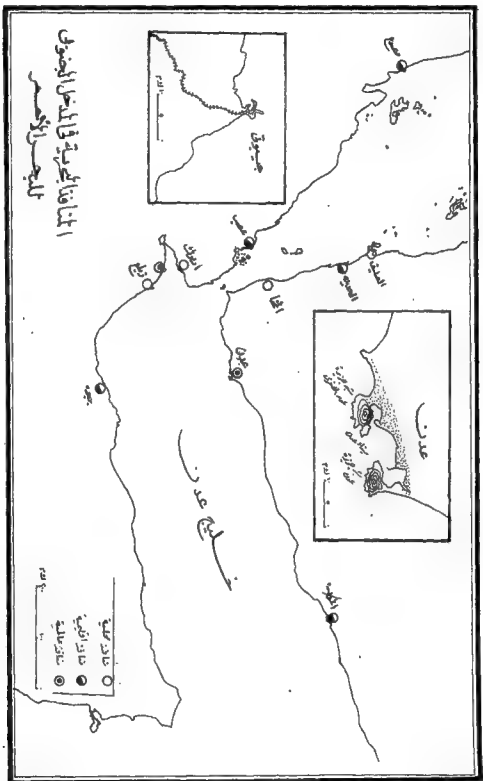
ومن الواضح أن المنافذ البحرية تلعب دورا رئيسيا في توقيع مراكز العمران على الساحل ، حيث أن جميع المراكز الساحلية عبارة عن موانئ ، وتعتمد على الاصطناع في وجودها ، فالواقع لا توجد عوامل أخرى لها دور واضح في توقيع المراكز العمرانية على الساحل كمصببات الأنهار أو الفتحات الجبلية .

٢- تعدد المنافذ البحرية وضآلة أحجامها :

الناظر إلى خريطة حوض البحر الأحمر ككل وخريطة منطقة المدخل الجنوبي سيلاحظ على الفور تعدد المنافذ البحرية على سواحل منطقة المدخل على الرغم من أن الطبيعة الأخدودية تجمع بين سواحل المنطقتين .

ويمكن تفسير ذلك ، بأنه إذا كانت ظروف الموضع قد قلت من التعرجات الطبيعية Articulations في حوض البحر الأحمر وخليج عدن ، إلا أن ظروف الموقع المتميز والهام للمدخل الجنوبي قد ميزت هذه المنطقة بتعدد المنافذ البحرية بشيء من الحتم أو التعسف ، للاستفادة بقدر الإمكان من هذا الموقع الهام .

ويبلغ عدد المنافذ البحرية في منطقة المدخل ما يقرب من أحد عشر منفذا ، غالبيتها من الأحجام الضئيلة والإمكانات المحدودة . وإذا قارنا بين طول سواحل المدخل وبين عدد هذه المنافذ لوجدنا أن معدل التباعد بين كل منفذ بحري وآخر يبلغ نحو ٣٤٤٫٧ كيلو مترا بينما يبلغ هذا المعدل على سواحل حوض البحر الأحمر وخليج عدن ككل نحو ٦٩٥٫٥ كيلو مترا .



ويمكن تصنيف المنافذ البحرية في منطقة المدخل إلى ثلاث مجموعات وذلك حسب مدى ومجال نشاط المتخذ البحري الجغرافي

١ - مجموعة المنافذ المحلية :

وهي المنافذ التي يقتصر مجال نشاطها على الظهير المباشر ، بحكم صغر أحجامها وقلة إمكانياتها ، وحيث لا تتوفر فيها شروطا لموضع مثالي للميناء . وتضم هذه المجموعة كلا من مرسى الصليف ومخا ومصوع وزيلع .

ولا تصلح هذه المنافذ للعمل واستقبال السفن طوال أيام السنة . بل غالبا لا تتوفر فيها المقومات الاساسية للمنافذ البحرية خاصة من حيث توفير الحماية من الرياح وأمواج البحر المكشوف .

مرسى الصليف Salif : يقع على الجانب الغربي من لسان محاسن الصغرى الذي يمتد داخل مياه خليج قران على الساحل اليمنى . وتتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح من ناحية الشرق والجنوب الشرق نتيجة لوجود جبل محاسن الذي يصل ارتفاعه الى ٤٢ مترا . ويعتمد هذا المرسى أساسا على وجود رصيف بحري متعامد مع الساحل الغربي لمنطقة لسان محاسن ، ويبلغ العمق بجوار هذا الرصيف نحو ستة أمتار .

والصليف يعد من موانئ التصدير في شمال اليمن ، حيث يقوم بصفة أساسية بتصدير الملح^(١) ، فضلا عن بعض البضائع المحلية الأخرى ، وقد جرى زيادة طول رصيف المرسى وتعميقه لاستقبال السفن عام ١٩٥٨ م^(٢) .

مرسى المخا Mocha : وهو مرسى صغير على الساحل اليمنى ، يبعد حوالي ثلاثة كيلو مترات تقريبا غرب مدينة المخا . ويقوم المرسى على خليج صغير عمقه يتراوح بين ٦ ، ٨ أمتار ، تتخلله بعض المضاحل .

وعلى الرغم من تواضع إمكانيات هذا المرسى ، فقد لعب دورا بارزا في

(1) Red Sea and Gulf of Aden. - op. cit., p. 390

(2) Middle East Year Book, 1980. - Ic. Magazines ltd. p. 32

تاريخ منطقة المدخل ، خاصة بعد انتشار زراعة البن فوق مرتفعات اليمن ، فكان هذا المرسى هو ميناء التصدير الرئيسى لهذا المحصول الهام ، حتى أن كلمة المخا أصبحت تستخدم كعلامة تجارية للبن اليمنى الممتاز. (١) .

مرسى زيلع Zila : وهو مرسى صغير ، يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . ويقع هذا المرسى على لسان رملى منخفض ، يمتد داخل المياه لمسافة أربعة كيلو مترات تقريبا . وهذا المرسى يسمح باستقبال سفن متوسطة الحجم حيث يبلغ عمقه ٧ر٣ مترا . ويواجه المرسى أمواجاً متوسطة الارتفاع بفعل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية .

مجموعة المنافذ الاقليمية :

وتضم كلاً من موانئ الحديدية ، المكلا ، مصوع ، عصب ، اوبوك ، بربرة ، وتتميز دائرة نشاط هذه المنافذ البحرية بالاتساع نسبيا ، حيث تتعدى النطاق المحلى الضيق إلى المجال الاقليمى الأوسع . وهذا يرجع إلى أن إمكانيات هذه الموانئ أفضل سواء من حيث ظروف الموضع أو التجهيزات الصناعية .

وغالبية هذه الموانئ مصطنعة بدرجة كبيرة ، وذلك للاستفادة من موقعها داخل منطقة المدخل . ومعظم هذه المنافذ ليس لها وظيفة محددة وقاطعة ، ولكن يمكن القول بأن الوظيفة الحربية تكاد تكون الوظيفة الأساسية التى من أجلها تم تجهيز هذه الموانئ . وتأتى الوظيفة التجارية فى الدرجة الثانية .

ميناء الحديدية : ويقع فى أحضان الساحل اليمنى المطل على البحر الأحمر ، وعلى مسافة تقرب من ٢١٠ كيلو متران شمال شرق بربر . وهو ميناء صناعى أقيم على مرفأ طبيعى يتمثل فى خليج كثيب ، وقد أقيم هذا الميناء بمساعدة الاتحاد السوفيتى فى الفترة من عام ١٩٥٨ م حتى عام ١٩٦٦ م . وبدأ بثلاثة أرصفة ومرسى صغير للقط ، وبطاقة تبلغ حوالى ٥٠ ألف طن سنويا . وقد تم توسيع الميناء فى الفترة من ١٩٧٧ م إلى ١٩٨٠ م بمساعدة بريطانيا وفرنسا ، بحيث

صبيح يضم أربعة أرصفة ، ويعمل بطاقة بلغت نحو ٢٦٠٠.٠٠٠ طن عام ١٩٧٩ م .

وتقوم على خدمة هذا الميناء عدة طرق ممتازة ، تربط الحديد بكل من صنعاء وتمز والمخا ، وجميعها أنشئت بمساهمة دول أجنبية كالصين والاتحاد السوفيتي وفرنسا وبريطانيا ..

المكلا : ويقع في حضن الساحل اليمنى المطل على خليج عدن . ويقوم على مرفأ طبيعي ، يتمثل في خليج المكلا ، الواقع بين فوه ورأس مرباط . وهذا الخليج يتكون من حوضين صغيرين ، يفصل بينهما رصيف بحري تقع عليه مدينة المكلا . ويقع المرسى الرئيسى في الحوض الشرقى الذى يصل عمقه الى نحو ٣١ مترا ، وهو محمى من البحر المكشوف والأمواج العالية التى تصاحب الرياح الشمالية الشرقية .

وقد لعبت المكلا دورا تاريخيا هاما ، حيث استخدمتها بريطانيا كأول محطة تموين على طريق الامبراطورية الى الهند ، وفى وقت كانت فيه السفن تحتاج للترود بالقمح على مسافات متقاربة .

مصوع : وهو الميناء الرئيسى لاثيوبيا ، ويقع في حضن الساحل الاريتري المطل على البحر الأحمر . ويقوم الميناء على مرفأ طبيعي يتمثل في خليج عركيكو Archico الواقع بين شبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس عماس R. Amas جنوبا ، ويقع المرسى الرئيسى فيما بين الطرف الجنوبي الشرقى لشبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس مودور R. Mudur التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى لجزيرة مصوع .

وقد أقيم ميناء مصوع بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية الذى استخدمته منذ فترة طويلة كقاعدة بحرية ، تمثل المحطة الأخيرة لرحلة الأسطول السابع في جنوب شرق آسيا . وبفضلا عن الوظيفة الحربية للميناء ، فإنه يعتبر ميناء التصدير الرئيسى للبن ويذر الكتان واللؤلؤ والجلود .

عصب : يقع في الجزء الجنوبي من الساحل الاريتري ، وعلى بعد ٣٧ كيلو مترا شمال غربي جزيرة برم . ويقوم هذا الميناء على مرفأ طبيعي يتمثل في خليج عصب الواقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهنابة جنوبا ، وهو خليج يتمتع بحماية جيدة من البحر المكشوف ، ويتحكم هذا الميناء فيما يقرب من ثلث التجارة الخارجية لأثيوبيا ، خاصة فيما يتعلق بتجارة الحاصلات الغذائية ، حيث أن الميناء مجهز بثلاجات ضخمة لحفظ الأغذية . علاوة على ذلك فحتى عام ١٩٦٧م كان الميناء يضم معمل التكرير الوحيد في أثيوبيا ، ويشمل نشاط هذا الميناء كلا من أثيوبيا والكنغو وجنوب السودان وأفريقيا الوسطى .

أبوك : يقع على الساحل الشمالي لخليج تاجوره ، وهو يقوم على ثنية تكتنف الساحل فيما بين رأس Anse Burt ورأس أبوك ، الواقعة على بعد أربعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربي ، ويتمتع هذا الخليج بالحماية من البحر المكشوف من ناحية الجنوب والجنوب الشرقي نتيجة لامتداد الشعاب المرجانية في هذا الاتجاه ولعدة كيلو مترات .

والجانب الشمالي من المرفأ عبارة عن حائط من الصخور المرجانية ، يبلغ ارتفاعه ٢٤م . والجانب الغربي أيضا عبارة عن جرف مرتفع يصل الى ١٢٢ مترا .

وينقسم ميناء أبوك الى قسمين يفصل بينهما شطوط غائصة . يعرف القسم الجنوبي باسم الميناء الجنوبي ، وهو مرسى جيد يتمتع بحماية من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية . ويتراوح عمقه بين ١١ ، ١٣ مترا . أما القسم أو الميناء الشمالي ، فهو أكثر اتساعا من الجنوبي ، ويتراوح عمقه بين ٩ - ١٥ مترا . ويتمتع بالحماية في كل أوقات السنة تقريبا ، وتحت أى ظروف جوية .

برورة : وهي قاعدة بحرية وميناء تجارى يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . وهذا الميناء الصناعى يقوم على مرفأ طبيعي ، يتمثل في خليج صغير نتج عن وجود لسان رملي منخفض ، يمتد على هيئة رصيف بحرى لمسافة ٢٤ كيلو مترا ، تجاه الغرب والجنوب الغربى . لذا فالميناء يتمتع بالحماية من البحر

المكشوف تقريبا ، ولكنه مفتوح امام الرياح الغربية : ولذلك فإن عملية تطوير ميناء بريرة التي ساهم فيها السوفيت ، استدعت ضرورة إقامة خطوط تكسر أمواج Break Waters من ناحية الغرب ، بحيث لم يتبق سوى بوغاز ضيق ، يستخدم كمدخل للميناء . وميناء بريرة فسيح نسبيا يتراوح عمقه بين ٨ - ١٨ مترا ، لذا يسمح بالارساء الجيد في معظم أجزاء الميناء بمثل ما يسمح بحرية الحركة والمناورة .

مجموعة المنافذ العالية :

وتشمل ميناءى عدن وجيبوتي . ومجال هذه الموانئ لا يقتصر على الظهير Hinterland أو اليابس المواجه للميناء أو ما يسمى بالنظير Foreland بل يمتد مجال نشاط مثل هذه الموانئ وبصورة غير مباشرة لخدمة اليابس الموازى للظهير والنظير على حد سواء ، والواقع على امتداد الطرق المحيطية الطويلة . وتفسير ذلك أن مثل هذه الموانئ تقوم أساسا بخدمة الطريق البحرى الذى تقع عليه عن طريق تجديد تموين السفن المارة بالمياه العذبة والغذاء والوقود وما تحتاج إليه من إصلاحات . لذا فهذه الموانئ هي بالدرجة الأولى موانئ تموين Ports of Call طالما كان الطريق البحرى يعمل بكامل طاقته ، ولكن فى حالة تدهور هذا الطريق نتيجة لانحسار الحركة عنه لسبب من الأسباب فإن هذه الموانئ سرعان ما تتحول إلى موانئ توصيل Transshipment بالدرجة الأولى ، تقتصر مهمتها على نقل السلع والبضائع القادمة من مصادر مختلفة لحساب موانئ أصغر مجاوره ، لا يمكن أن تستقبل السفن المحيطة .

ولعل ذلك هو ما ينطبق بصفة عامة على ميناءى عدن وجيبوتي ، وبصفة خاصة على ميناء عدن . فتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لغلط قناة السويس سرعان ما انعكس على وظيفتها الأساسية كميناءى تموين إذ تصبح الوظيفة الأساسية محصورة بين التوصيل والتراخيص ، وفى نفس الوقت فإن الوظيفة الحربية تحتل مكانا بارزا بعد تدهور الوظيفة التجارية ، على اعتبار أن الوظيفة الحربية أكثر ثباتا من التجارية ، حيث يعمل الميناء كقاعدة بحرية تقوم بخدمة

السفن الحربية العاملة في خليج عدن وبحر العرب والمناطق الاستراتيجية الهامة ،
شمال المحيط الهندي .

ميناء عدن : يقع في حضن الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ، وهو
يقوم على خليج مرفأ طبيعي يتمثل في الخليج المحصور بين شبه جزيرة عدن من
الشرق وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . وهو خليج فسيح يسمح
عمقه بالإرساء الجيد وحرية المناورة والحركة ، الأمر الذي يجعل منه بحيرة جبلية
منيعه وترسانة بحرية هائلة تصلح لأداء الوظيفة التجارية والحربية على حد سواء .
وميناء عدن يقع على وجه التحديد شمال الخط الواصل بين رأس أبو قيامه
والجزيرة الدائرية Round Island الواقعة على بعد عشرة كيلو مترات شمال شرق
رأس أبو قيامه .

ويمكن تقسيم ميناء عدن إلى قسمين أو ميناءين :

أ - ميناء الضلع : ويقع على الضلع الشمالي للطرف الشرقي لشبه جزيرة عدن
الصغرى . وهو مجهز لاستقبال الناقلات المتوسطة الحجم ، وهي الأحجام التي
يمكن أن تمر بقناة السويس .

ب - ميناء التواهي : (أو ميناء عدن) : ويقع مدخله بين شبه جزيرة عدن
وشبه جزيرة عدن الصغرى . وهو ينقسم إلى قسمين بواسطة شط رملي يمتد من
الضلع الشمالي للميناء ، من نقطة تقع على بعد ثلاثة كيلو مترات شمال غربي
رأس حدشوف R. Hadjuff ، وميناء التواهي أو عدن ينقسم إدارياً إلى
ميناءين :

الميناء الخارجي Outer Harbour : ويضم كل المنطقة الواقعة شمال الخط
الواصل بين الأطراف الجنوبية لرأس أبو قيامه وجزيرة دنافه Denafa .

الميناء الداخلي Inter Harbour ويضم المنطقة الواقعة شرقي الميناء
الخارجي . وميناء عدن يأتي ضمن سلسلة الموانئ التي أنشأها بريطانيا لتكون
نقط ارتكاز Points d'appui ساحلية على طريق الإمبراطورية بين الشرق

والغرب . لذا فيناء عدن يعد بحق من الموانئ التي صنعتها الطرق البحرية ، حيث أن دور الظهير الفقير في عملية الصنع محدود للغاية . فيناء عدن نشأ لحاجة الطريق اليه أكثر من حاجة ميناء عدن للطريق . فهو بعبارة مختصرة محطة طريق Way-Station ، ترتبط حيويته ونشاطه بحيوية ونشاط الطريق . وعلى ذلك فإن غلق قناة السويس أمام حركة الملاحة في أعقاب حرب يونيو عام ١٩٦٧ م ، أدى إلى تدهور طريق البحر الأحمر الذي يقع عليه الميناء ، وكان من نتيجة ذلك أن عدد السفن التي دخلت الميناء عام ١٩٦٨ م انخفضت بنسبة ٢٢١٪ عن عام ١٩٦٦ م ، كما انخفض حجم الحمولة الصافية التي دخلت الميناء بنسبة ٢٠٣٪. (انظر جدول رقم ١) .

جدول رقم (١)

حركة السفن في ميناء عدن قبل وبعد غلق قناة السويس

البيان	١٩٦٦	١٩٦٧	١٩٦٨	نسبة العجز٪
عدد السفن الزائرة	٦٢٤٦	غلق	١٣٨٢	٧٧٫٩
الحمولة الصافية (ألف طن)	٣١٤٢٦	السويس	٦٣٨٢	٧٩٫٧
قناة				

The Port of Aden HandBook, 1968, p.13

المصدر :

والملاحظ أيضا ، أن نشاط الميناء المستمد من الحركة القائمة على المحور العرضي وهو محور التجارة والملاحة الساحلية ، لم يتأثر كثيرا بتدهور الطريق واضمحلاله ، وتوضح البيانات التالية أن عدد القوارب والسفن التجارية الصغيرة التي زارت الميناء عام ١٩٦٨ م زادت بنسبة ٦٪ عن عام ١٩٦٦ م ، أما الحمولة الصافية التي حملتها هذه القوارب والسفن فقد انخفضت عام ١٩٦٨ م بنسبة ٨٪ عن عام ١٩٦٦ م ، وهذا يرجع إلى نقص الحمولة التي استقبلها ميناء عدن عن طريق السفن المحيطية . (انظر جدول رقم : ٢) .

جدول رقم (٢)

حركة القوارب والسفن الصغيرة في ميناء عدن

البيان	١٩٦٦	١٩٦٨	نسبة الفرق %
عدد القوارب الزائرة	١٩٤٤٢	١٣٤٧	+ ٨ر٥
الحمولة الصافية (طن)	١٤٠	١٢٨	- ٧ر٩

المصدر :

Idid.

والبيانات السابقة توضح أن ميناء عدن يصبح ميناء توصيل وترانزيت بالدرجة الأولى بعد أن تتوقف الملاحة عبر قناة السويس ويتدهور طريق البحر الأحمر ، في حين أن انفتاح الطريق يعنى أن ميناء عدن يصبح محطة تموين بالدرجة الأولى .

أما الوظيفة الحربية لميناء عدن ، فتسم إلى حد ما بالاستقرار والثبات عن الوظيفة التجارية ، فغلق المدخل الشمالى للبحر الأحمر لن يضعف من قيمة ميناء عدن كمقاعدة بحرية تقع على مقربة من آبار نفط الخليج العربى وأيضاً من شرايين ومساكن نقل هذا النفط .

ميناء جيبوتى : ويقوم على خليج صغير ، يكتنف الساحل الجنوبى لخليج تاجوره ، وعند مدخله ، وينحصر هذا الخليج بين اللسان الصخرى الذى ينتهى برأس جيبوتى شرقاً ، وتنتهى ساحلى صخرى من ناحية الجنوب الغربى يسمى Pointe Noire . أما مرمى جيبوتى فيقع فى الجزء الشرقى من الخليج ، وهو مرمى صناعى ، يقوم على عدة أرصفة تتعامد مع لسان شبه الجزيرة الذى تقع عليه مدينة جيبوتى . وهذه الأرصفة تمتد من ناحية الشمال والغرب والجنوب ، وتحتصر فيها بينها حوضاً متوسط الاتساع ، وبحيث يصبح مدخل الميناء Avant Port من ناحية الجنوب الغرب . والرصيف الشمالى الذى يعرف بالناسك

Marabout . يمتد فوقه الخط الحديدي المضرع عن الخط الرئيسى الممتد بين جيبوتى واديس ابابا . وجميع أرصفة ميناء جيبوتى مجهزة بصهاريج النفط التى تقوم بتزويد السفن بالوقود اللازم . وفيما يتعلق بمسألة التموين فيلاحظ أن هناك صعوبة فى الحصول على المياه العذبة نظرا لأن المياه المتاحة هناك بها نسبة ملوحة عالية .

وانحراف ميناء جيبوتى بنحو ١٠٥ كيلو مترات عن المسار الطبيعى لحركة السفن بين الشرق والغرب ، يقلل من أهمية ميناء جيبوتى كميناء تموين ، حيث يلزم السفينة التى تطلب التموين ان تنحرف عن المسار المثلثى ، وتقطع هذه المسافة ذهابا وإيابا .

وعلى ذلك ، يمكن القول بأن ميناء جيبوتى لا يرقى إلى مستوى المنافسة مع ميناء عدن فى ظل الظروف العادية من حيث الصلاحية لأداء وظيفة ميناء التموين على هذا الطريق البحرى فميناء عدن يستقبل سنويا نحو ٦٠٠٠ سفينة فى حين أن ميناء جيبوتى لا يستقبل أكثر من ٢٠٠٠ سفينة . علاوة على ذلك فان ميناء جيبوتى يقع بعيدا عن مصادر النفط الغنية فى منطقة الخليج ، مما يرفع من سعر تموين السفن بالوقود فى الميناء ، بنسبة تزيد عن ٣٠٪ عن اسعار التموين فى ميناء عدن وجده .

ولعل الوظيفة الأساسية التى تلائم ظروف ميناء جيبوتى تتمثل فى الترانزيت حيث ان هذا الميناء يخدم ظهيرا افريقيا داخليا واسعا ، يفترق بصفة عامة الى المنافذ البحرية الرئيسية . يساعد على ذلك أن هذا الميناء يرتبط بالداخل بخط حديدي ، لا مثيل له فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

وتشير البيانات إلى أن البضائع والسلع التى استقبلها ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩ م بلغ حجمها حوالى ٥١١٧٧ طنا . كان من بينها ١٤٨١ طنا عبارة عن تجارة ترانزيت لحساب الصومال واثيوبيا ، وهو ما يشكل ٢٨٩٪ من جملة

الواردات^(١) . كما قام ميناء جيبوتي بتصدير سلع وبضائع لحساب الصومال وأثيوبيا بلغ حجمها ١٧٠٣ أطنان وهو ما يشكل ٧٩٪ من جملة الصادرات^(٢) . وفي نفس الفترة ، اعاد ميناء جيبوتي نقل وتصدير سلع وبضائع مختلفة لحساب مناطق أخرى ، بلغ حجمها ١٤٩٦٣ طنا ، وهو ما يشكل نحو ٦٩٪ من جملة الصادرات .

٣ - قلة الطرق الرئيسية والخطوط الحديدية :

وجود حوائط جبلية عالية بالقرب من الساحل أحد العوامل الرئيسية وراء ضعف شبكة الطرق والخطوط الحديدية بين البحر والداخل .

وتكاد تقتصر الطرق البرية الرئيسية Main Roads على تلك التي تربط الموانئ الرئيسية بالداخل . فشبكة الطرق الرئيسية التي تربط ميناء عدن بالداخل يبلغ طولها ٤٨٠٠ كيلو مترا^(٣) ، منها نحو ١٠٠٠ كيلو متر طرق مرصوفة^(٤) . وأهم هذه الطرق هو ذلك الذي يربط عدن بالكللا على طول الساحل ، ويبلغ طوله نحو ٨٠٠ كيلو مترا . كما أن هناك الطريق الذي يربط عدن باليمن الشمالية . أما شبكة الطرق التي تربط الحديدية بالداخل فيبلغ طولها حوالي ٦٢٥ كيلو مترا ، وهي عبارة عن طرق رئيسية تربط الحديدية بكل من صنعاء وتعز والحما والسعودية . ومن هذه الشبكة هناك ٤٠٠ كيلو متر عبارة عن طرق مرصوفة أهمها طريق الحديدية صنعاء الذي ساهمت في إنشائه الصين الشعبية . أما شبكة الطرق الرئيسية التي تستخدم ميناء جيبوتي فيبلغ إجمالي طولها حوالي ٧٥ كيلو مترا^(٥) أهمها طريق جيبوتي - ارتا ويبلغ طوله ٤٠ كيلو مترا . وتخدم كلا من ميناءى عصب ومصروع طرق رئيسية ، يبلغ طولها حوالي ٨٥٩ كيلو مترا ، تربط بين عصب ، دسيه Dessye ، اسمره ومصروع وأطول هذه الطرق هو الطريق الساحلي الذي يصل بين عصب ومصروع ، ويبلغ طوله حوالي ٤٦٤ كيلو مترا .

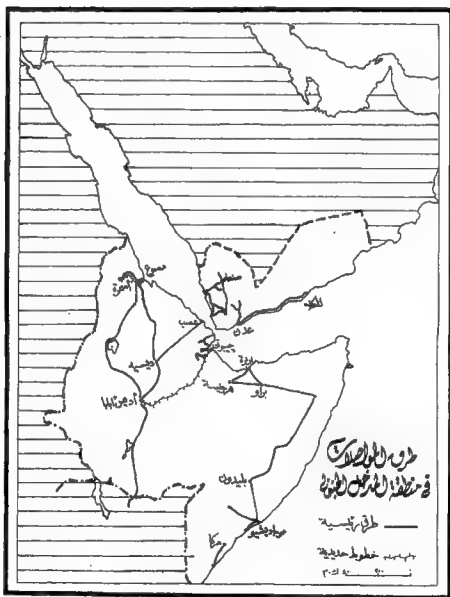
(1) Minister du Port de Commerce de Djibouti. - Statistiques Portuaires, 1979, p. 4.

(2) Ibid., p. 13.

(3) Marcopaedia, vol. 19, p. 1079

(4) Middle East Year Book, op. cit., p. 269

(5) Marcopaedia, vol. 19, p. 163



وتقتصر الخطوط الحديدية في منطقة المدخل الجنوبي على الخط الواصل بين جيبوتي واديس ابابا من ناحية ، وخط مصوع - اجوردات - مصوع . وهي خطوط اقامها الاستثمار لخدمة مصالحه في المنطقة . ويبلغ طول خط جيبوتي - اديس ابابا حوالى ٨٨٠ كيلو مترا . وهو يتمشى مع الصدع الاخدودى في صعوده إلى هضبة الحبشه . أما الخط الآخر فيبلغ طوله ٣٠٦ كيلو مترات . وهو الخط الذى أنشأت إيطاليا القطاع الأكبر منه .

٤ - صعوبة عمليات الإبرار البحرى :

على الرغم من افتقار سواحل منطقة المدخل في معظم قطاعاتها إلى الجروف العالية التى تعوق عمليات الاقترام البحرى ، إلا أن وجود الشعاب المرجانية على هيئة حواجز موازية لخط الساحل يؤدى الى تعذر الحركة أمام هذه السواحل ، وصعوبة النفاذ منها إلى الداخل ، كما أنها تشكل خطا دفاعيا يعوق عمليات الإنزال البحرى في معظم القطاعات الساحلية .

ومن هنا ، يمكن القول بأن العمليات البحرية في منطقة المدخل بصفة عامة ، وعمليات الإنزال البحرى على شواطئ المدخل بصفة خاصة تتميز بالصعوبة البالغة ، ويحتاج تنفيذها لإمكانات مادية ضخمة ووسائل تكنولوجية عسكرية متقدمة لا تتوافر إلا للقوى البحرية العظمى .

الخصائص الهيدروجرافية :

١ - الملوحة : تتميز مياه منطقة المدخل الجنوبي بارتفاع نسبي في درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التى تقع في نفس العروض . ويرجع ذلك الى وقوع مياه المنطقة بين كتلتين من اليابس الساخن ، فضلا عن موقعه في العروض الحارة .

فالهاء الملامس للمياه يتراوح متوسط درجة حرارته الشهرى ^(١) ما بين ٢٦م بالقرب من باب المندب و ٢٣م شرق خليج عدن ، وذلك في شهر فبراير الذى

(1) Red Sea and Gulf of Aden; op. cit., pp. 37-38.

يعد أكثر شهور السنة برودة في حوض البحر الأحمر . أما في شهر أغسطس (آخر شهور السنة) فإن المتوسط الشهري يبلغ 32°م في جنوب البحر الأحمر ثم ينخفض بشدة إلى 24°م فقط في شرقي خليج عدن ، ويرجع ذلك إلى حركة التيارات الباردة الصاعدة في هذه المنطقة .

وتشير إقراءات المحطات الأرضية في كل من مصوع وعصب إلى أن المتوسط السنوي لدرجة الحرارة يتراوح بين 29°م ، 30°م ، وهذه القراءات لم يسجل أعلى منها في أى محطة ساحلية أخرى في العالم .

وحارة المياه تتأثر بحرارة الهواء الملاصق لها ، خاصة المياه السطحية (أقل من 180 متراً) حيث أن المياه العميقة تظل محتفظة بشباتها النسبي ، وقد قدرها بوخان Buchanan عام 1895 م بحوالى 23.9°م في جنوب البحر الأحمر (١) .

أما عن المياه السطحية فإن المتوسط الشهري لدرجة حرارتها يصل خلال فبراير إلى نحو 25°م . وفي شهر أغسطس يبلغ المتوسط حوالى 31°م حول خط عرض 14°م ثم يتناقص تدريجياً إلى ما بين 28°م ، 29°م في معظم أنحاء خليج عدن . ويحدث تناقص سريع في درجة الحرارة بالقرب من سواطره حيث ينخفض المتوسط إلى 23°م ، وهذا نتيجة لحركة التيارات الراسية الباردة المرتبطة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

وارتفاع حرارة المياه السطحية في منطقة المدخل يعد أحد العوامل الرئيسية في ارتفاع نسبة الملوحة Salinity في هذا المسطح المائي ، الذى يعد من أكثر المسطحات المائية المفتوحة أو شبه المفتوحة ملوحة في العالم . ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فعل التبخر . فارتفاع الحرارة يؤدي إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل الأمطار ، أو تلك المياه العذبة التى تصبها الأودية النهرية في البحر .

فالأمطار الساقطة على سواحل منطقة المدخل قليلة ، إن لم تكن نادرة في

(1) Selim, A. op. cit.,

بعض الأجزاء . فالمتوسط السنوى للمطر على الساحل الأفريقى يصل إلى ٢٠٠ ملليمتر فوق مصوع ، ويقل المتوسط بعد ذلك كلما اتجهنا جنوبا ، حيث لا يزيد عن ١٠٠ ملليمتر ، باستثناء سواحل خليج تاجورة ، التى يتراوح متوسط الأمطار الساقطة فوقها بين ١٠٠ - ٢٠٠ ملليمتر سنويا ، وذلك لقرب المرتفعات من الساحل .

أما المطر الذى يسقط على الساحل الآسيوى شمال باب المنذب فيزيد متوسطه السنوى عن ١٠٠ ملليمتر ، ثم يصل على ساحل باب المنذب وخليج عدن الى متوسط لا يزيد بأى حال عن ١٠٠ ملليمتر .

والملاحظ أن متوسط المطر السنوى يزيد كلما توغلنا نحو الداخل ، تبعا لمعدل درجة الارتفاع ، ولذا يزيد المتوسط السنوى فوق مرتفعات أريتريا على ٦٠٠ ملليمتر ، خاصة فى منطقة مصوع ، كما يزيد المطر فوق مرتفعات الين بدرجة تسمح بزراعة البن اليمنى الشهير . (انظر جدول رقم : ٣) .

جدول رقم (٣)

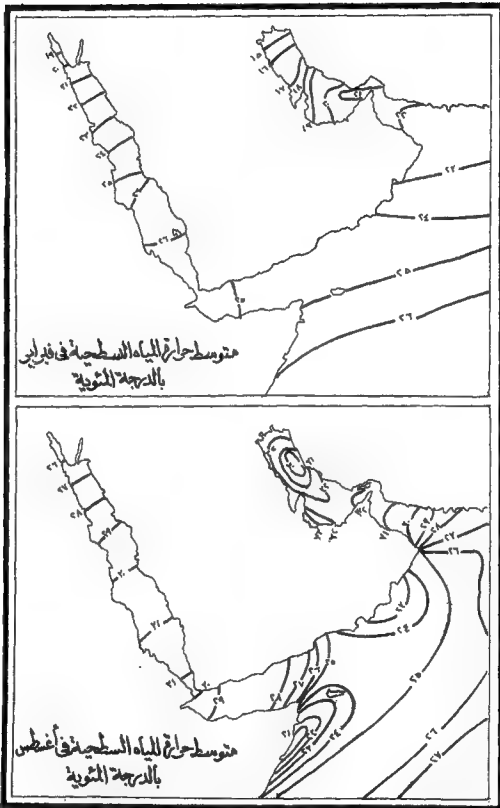
المتوسط السنوى للمطر فى أريتريا واليمن

البيان	مصوع	قران	يريم
متوسط المطر السنوى (ملليمتر)	١٩٣	٧٦	٤٣
متوسط عدد الأيام الممطرة	٢١	٩	٧

Source: Selim, A. op. cit.

المصدر :

وبما تقدم يتضح أن الحرارة هى العامل الرئيسى المتحكم فى توزيع الملوحة ، وأن هناك علاقة طردية بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وباستثناء ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزيد أمام الساحل الأفريقى فى جنوب البحر الأحمر ، عنها أمام الساحل الآسيوى ، أى بعكس الزيادة فى الحرارة . وتفسير ذلك أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى ، تؤدى إلى ارتفاع نسبة الرطوبة ، التى تؤدى بدورها إلى إبطاء معدل



Source Red Sea and Gulf of Aden, pp. 38, 39

تبخر المياه السطحية ، مما يؤدي إلى انخفاض نسبة الملوحة^(١) . علاوة على ذلك فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التى تجرى بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ، وبين مياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

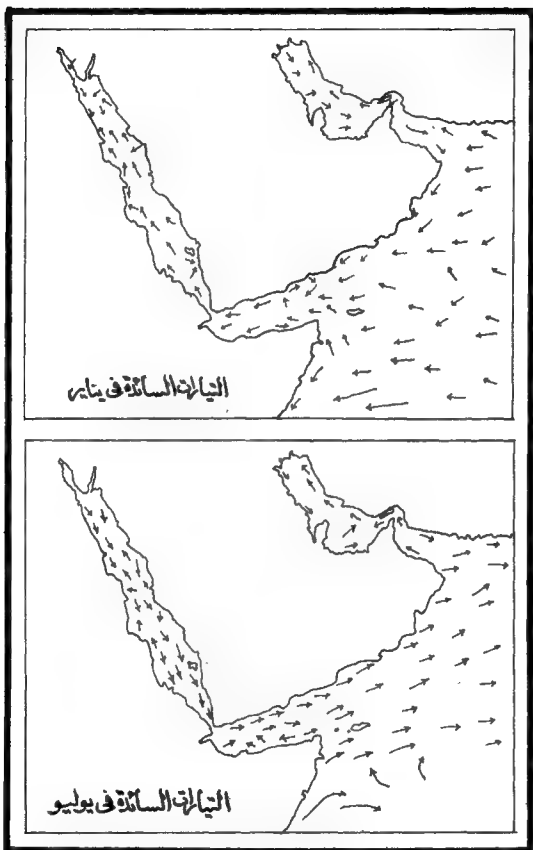
وتبلغ نسبة الملوحة فى المياه السطحية بالجزء الجنوبى من البحر الأحمر وباب المندب حوالى ٣٨.١ فى الألف ، ثم تقل فى خليج عدن وتصل الى نحو ٣٦.٩ فى الألف^(٢) . ولا ترجع الزيادة فى نسبة الملوحة فى جنوب البحر الأحمر وباب المندب الى عامل البحر فقط ، بل الى اختلاط المياه السطحية بالمياه العميقة الأكثر ملوحة ، وذلك نتيجة لقيام التيارات القوية نسبيا بدفع المياه السطحية فى باب المندب والجزء الجنوبى من البحر الأحمر تجاه الشمال ، فتصعد مكانها المياه العميقة الأكثر ملوحة .

ومن المعطيات السابقة يتضح لنا أن مياه منطقة المدخل الجنوبى ، تعد بيئة صالحة لتكاثر ونمو الشعاب المرجانية ، التى تحتاج إلى الحرارة والملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة ، ولذا تعتبر الشعاب المرجانية أحد الخصائص الرئيسية لمنطقة المدخل الجنوبى ، التى تساهم بدرجة ما فى تشكيل ملامح الشخصية السياسية . فهذه البيئة تدخل كعنصر أساسى فى تكوين ملامح شط فرسان وشط دهلك ، خاصة فيما يتعلق بإصغاء صفة الضحولة . كما أنها تمتد أمام معظم القطاعات الساحلية على هيئة حواجز متوازية ؛ عريضة نسبيا ، مما أدى إلى ضعف ارتباطات السكان بالبحر وتعذر الحركة أمام السواحل . ومن ناحية أخرى ، فإن هذه الشعاب قد زادت من ضغط اليابس على الماء ، وتضييق الخناق عليها ، الأمر الذى أدى إلى ضيق المجرى الصالح للملاحة ، خاصة فيما بين شطى دهلك وفرسان ، فضلا عن أن وجود هذه الشعاب أدى إلى أن يصبح العرض الحقيقى لمضيق باب المندب لا يتجاوز ١٤.٤ كيلو مترا ،^(٣) وهو

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1954, p. 42.



Source : Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p.p. 18-19

المجرى الصالح للملاحة عبر المضيق الغربى الكبير . كما أن هذه الشعاب تكاد تسد المضيق الصغير أمام السفن وخاصة الكبيرة منها .

ولعل وجود الشعاب المرجانية داخل مضيق باب المندب مع سرعة التيارات النسبية داخل المضيق كان أحد العوامل الرئيسية وراء خطورة الملاحة عبر باب المندب ، أو بوابة الدموغ .

وارتفاع نسبة الملوحة يلعب دورا هاما بالنسبة لسرعة اختراق الموجات الصوتية أو فوق الصوتية للوسط المائى لمنطقة المدخل . إذ أنه من الثابت علميا وعمليا ، أن هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة ، وسرعة اختراق الموجات للوسط المائى ، ولذا فإن الوسط المائى لمنطقة المدخل الجنوبى لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات ، خاصة وأن الغواصات أصبحت تمثل الآن قوة ضاربة فى التسليح البحرى ، لما تتميز به من قدرة على الحركة والمناورة .

٢ - التيارات البحرية : يمكن القول بأن الرياح هى العامل الرئيسى المؤثر فى حركة المياه أو التيارات فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ولذا تتأثر التيارات البحرية فى هذا الجزء بالرياح من حيث الاتجاه والسرعة والعمق .

فى فصل الشتاء ، يؤدى هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى تحرك تيارات باردة نسبيا فى خليج عدن ، تأخذ الغرب اتجاهها عاما لها . ثم تدخل إلى البحر الأحمر عبر باب المندب ، بحيث يصبح اتجاهها العام صوب الشمال الغربى . مع ملاحظة أن هناك اتجاهات مختلفة ثانوية لبعض التيارات ، حين تتدخل عوامل أخرى غير الرياح كالأمواج والمد والجزر .

وفى فصل الصيف ، يؤدى هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية الى تحرك تيارات دافئة نسبيا ، تأخذ الجنوب والجنوب الشرق اتجاهها عاما لها فى الجزء الجنوبى من البحر الأحمر ، وشرقا فى خليج عدن .

والمعدل العام للسرعة التى تتحرك بها هذه التيارات فى جنوب البحر الأحمر

وخليج عدن يقدر بحوالى عقدتين فى الساعة^(١) ، ولكن الثابت أن معدل السرعة التى تتحرك بها التيارات عبر باب المندب تزيد عن المعدل العام خلال فترة الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، والتى تصل أحيانا الى ٣.٥ عقدة فى الساعة . ويرجع ذلك فى الغالب إلى تدخل عامل المد والجزر Tide فى التأثير على حركة التيارات^(٢) القادمة من خليج عدن الى البحر الأحمر ، علما بأن المد والجزر فى مضيق باب المندب من النوع النصف يومى ، حيث يحدث مرتين كل ١٢ ساعة تقريبا ، وتبلغ سرعته $1\frac{1}{2}$ عقدة فى الساعة . ولذا تتميز أحيانا كتلة المياه السطحية Surface Mass فى المضيق بالتقلب الشديد والاضطراب . ولعل تأثير المد والجزر هو الذى يجعل التيارات الشمالية الغربية حين تقترب من الجانب الجنوبي الغربى لجزيرة برم تتحول بدرجة حادة وفجائية تجاه الشمال ، ويحدث ذلك على الأخص فى شهرى نوفمبر وديسمبر . وقد أمكن التمييز داخل المضيق الكبير بين تيار يجرى سطحي Surface Current يدخل البحر الأحمر من ناحية الجنوب ، بمعدل سرعة يبلغ نحو $1\frac{1}{2}$ عقدة ، وتيار يجرى سفلى عميق Deep Current يتحرك الى خارج البحر الأحمر بنفس السرعة تقريبا ، وذلك عند عمق ١٣٧٢ مترا .

ولا شك أن تأثير التيارات البحرية على حركة الملاحة قد تضاعف كثيرا بعد التقدم الكبير الذى طرأ على صناعة السفن ووسائل الإرشاد الملاحي . ومع ذلك فإنه لا يمكن تجاهل تأثير هذه التيارات فى منطقة لها خصائص المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، لما يتسم به المدخل من طبيعة جغرافية معقدة نسبيا ، منها ما يتصل بعدم انتظام القاع وضحولة أعماقه ، ومنها ما يتعلق بكثافة الجزر وانتشار الشعاب المرجانية سواء الظاهر منها أو المغمور ، فضلا عن ضغط السواحل على المسطح المائى إلى حد الاختناق فى باب المندب . كل هذه العوامل تجعل من التيارات البحرية عاملا لا يمكن تجاهله فى استخدام المدخل الجنوبي ، خاصة فى منطقة المضيق ، حيث يزداد تأثير ومفعول التيارات المستعرضة على حركة الملاحة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1967, p. 147

(2) Ibid.

داخل المضيق ، على سبيل المثال فان ناقلة البترول ذات حمولة قصوى ٢٥٠ ألف طن تتعرض بفعل تيار عرضى تبلغ سرعته عقدة واحدة في الساعه لجهد يبلغ ٦٥٠ طنا ، عندما تكون نسبة العمق إلى الغاطس تساوى ١٥^(١) . ولعل اضطراب المياه السطحية وسرعة التيارات في مضيق باب المندب هى أحد العوامل الرئيسية وراء صيغ حركة الملاحة عبر باب المندب بطابع الحذر والخطورة ، خاصة بالنسبة للسفن المتوسطة والصغيرة الحجم ، ولعل ذلك هو أيضا الذى جعل اسم هذا المضيق يرتبط بالدموع والتدب .

(١) الأهرام الاقتصادى اكوير ، ١٩٧٩ م

الفصل الرابع

الجغرافية السياسية لدول منطقة الارتباط
الرئيسي بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل الرابع

الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الرئيسى بالمدخل الجنوى للبحر الأحمر

تتناول الدراسة فى هذا الفصل والذى يليه جغرافية الدول Geography of States ^(١) التى تدخل وتتظم فى إطار الموقع العام للمدخل الجنوى للبحر الأحمر ، وذلك بغرض الوقوف على مدى إسهام هذا الموقع فى تشكيل نمط الاستخدام السياسى لليايس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، ومدى تأثيره على قوة هذه الدول ، ويأتى ذلك ، انطلاقا من أن هذا الموقع يكاد يكون مبرر وجود Raison d'être دول منطقة المدخل الجنوى .

ومن هذه الزاوية يمكن القول بأن الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوى تعنى دراسة الخصائص الجغرافية للدولة من جوانبها السياسية ، مع التأكيد على ضرورة بيان أثر الموقع - كخاصية طاغية - على الحيوية السياسية لهذه الخصائص .

ودراسة الخصائص الجغرافية السياسية للمنطقة السياسية أو للدولة لا تعنى بالضرورة منهجا اقليميا عقيما لا يفرق بين الخصائص والعوامل

(١) يكاد يكون هناك اتفاق بين الجغرافيين على أن الدولة هى موضوع الجغرافيا السياسية ومهمها .

يمكن مراجعة :

- Valkenburg, V., Elements of Political Geography. New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1950, P.3.
- Jackson, W. Whiter Political Geography. - A. A. A. G. vol. 48, p. 178
- Whittlesey, D. op. cit., p. 585
- Boateng, E. op. cit., p. 3
- Muir, R. Modern Political Geography. - London: The MacMillan Press. Ltd., 1975, p. 7.

الجغرافية ، وإنما يقوم على الانتقاء الدقيق للعناصر والخصائص الجغرافية المؤثرة بوضوح في المظهر السياسي Political Aspect للدولة ، وما يعترى هذا المظهر من جوانب قوة ومواطن ضعف .

وعلى الرغم من أن دول المدخل تنظم في إطار موقع جغرافي واحد ، إلا أن ذلك لا يعنى بالضرورة أن هناك دولة من دول المدخل الجنوى تشابه مع أخرى تشابهها تاما في الظروف السياسية : ولكن هذا لا ينفي أيضا أننا سنجد أن هناك قدرا معقولا من التشابه والتماثل ، قلما نجده بهذه الدرجة على الخريطة السياسية للعالم : ولهذا فإن دراسة الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوى ستكشف لنا عن ملامح عامة تميز منطقة المدخل الجنوى على الخريطة السياسية ، وتجعل منها شخصية سياسية Political Character مميزة .

ودول المدخل الجنوى للبحر الأحمر تختلف فيما بينها من حيث درجة تحكمها في المدخل البحرى ، أو تحكم المدخل البحرى فيها . لذا يمكن التمييز بين دول تؤثر وتتأثر بصورة رئيسية بالمدخل البحرى وتمثل في كل من دولتى اليمن الجنوبية وجيبوتى ، ودول تؤثر وتتأثر بصورة ثانوية بالمدخل ، وتشمل كلا من دول : اليمن الشمالية ، والصومال ، وأثيوبيا .

أولا : دولة اليمن الجنوبية

نشأة المنطقة السياسية :

لعل بداية تشكيل الملامح الاولى لهذه المنطقة تبدأ عام ١٧٣٨ م ، عندما

(١) السيد رجب حراز . الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب : ١٨٤٠ - ١٩٠٩ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠ م ، ص ٨٠ .
(٢) فاروق عثمان أباطة ، المصدر السابق ، ص ٤١٧ .

قام سلطان لحج بالثورة على حكم الإمامة الزيدية في صنعاء ، وفصل عدن والجزء الجنوبي عن بقية بلاد اليمن .

وعندما قامت بريطانيا باحتلال عدن في يناير ١٨٣٩ م وانتزاعها من سلطان لحج ، كان هذا الجزء الجنوبي من اليمن قد تعرض للتفتت والانقسام كنتيجة طبيعية للوضع القبلي القائم . ولا شك أن ذلك قد سهل من مهمة بريطانيا في تأمين وجودها في عدن وعلى الطرق الموصلة إليها ، خاصة وأنها نجحت في تنظيم علاقاتها مع القبائل اليمنية المحيطة بعدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والولاء ، وإظهار الاحترام للزعماء . وقد اهتمت بريطانيا بصفة خاصة بتوطيد صداقتها وارتباطاتها مع سلطان لحج للاستفادة بأراضيها الزراعية الخصبة ومواردها المائية العذبة في تجميع محطة عدن .

ونتيجة للحملة العثمانية التي أرسلها السلطان عبد العزيز (١٨٦١م) - إلى بلاد اليمن لإعادة توطيد النفوذ العثماني هناك ، اضطرت بريطانيا إلى عقد سلسلة من معاهدات الحماية مع سلطنات ومشيخات المنطقة الممتدة من حدود المصيحة ولحج غربا حتى حضر موت شرقا^(٢) ، وذلك بهدف إحباط أية محاولة للتغلغل العثماني في جنوب اليمن .

وفي الوقت الذي كان فيه حكم الإمامة في صنعاء ينظر إلى معاهدات الحماية على أنها لا تمس سيادته الشرعية على محميات الجنوب الغربي ، كانت بريطانيا تنظر إلى معاهدات الحماية على أنها نوع من الاعتراف بالسيادة البريطانية على هذه المناطق . وانطلاقا من هذا المفهوم قام الإمام يحيى بتوقيع معاهدة حماية مع بريطانيا عام ١٩٣٤ م ، في محاولة للتمشي مع الوضع القائم حتى يتم تسوية الخلاف القائم حول مستقبل جنوب اليمن .^(١)

(1) Abir, M., Oil Power and Politics Conflict in Arabia, The Red Sea and the Gulf. - London: Frank Cass and Company limited, 1974, p. 77.

وإعلان بريطانيا عام ١٩٣٧ م تحويل عدن إلى مستعمرة للتاج البريطاني وتزايد تدخل بريطانيا بعد ذلك في الشؤون الداخلية للمشيخات والسلطنات إلى حد فرض الوصاية ، بدأت تظهر تنظيمات وحركات مقاومة للنفوذ البريطاني في جنوب اليمن ، خاصة بعد تزايد تيار القومية العربية في أعقاب الحرب العالمية الثانية . وكان من أبرز هذه التنظيمات حركة اتحاد الجنوب العربي ، التي تعد أول حركة سياسية في جنوب اليمن (١٩٥٠) م وكان أكثر أجنحة هذه الحركة نشاطا يتمثل في الطبقة الوسطى لعرب عدن ، بحيث شمل نشاطها المظاهرات والإضرابات المستمرة احتجاجا على السيطرة البريطانية .

ونتيجة لتزايد المقاومة والمعارضة للوجود البريطاني لجأت بريطانيا عام ١٩٥٤ م إلى طرح فكرة تشكيل الاتحاد الفيدرالي للجنوب العربي ، ولكنها سرعان ما عدلت عن هذه الفكرة بعد المعارضة الشديدة التي قوبل بها هذا المشروع .

وبقيام انقلاب عام ١٩٤٨ م في صنعاء ضد حكم الإمامة واندلاع الثورات الوطنية في المنطقة العربية ، عادت المحميات الغربية وتبنت فكرة إحياء المشروع البريطاني . ولذا فقد أعلن في فبراير ١٩٥٩ تشكيل اتحاد إمارات الجنوب العربي الذي ضم المحميات الغربية الخاضعة للوصاية البريطانية^(١) وقد بلغ عدد أعضاء هذا الاتحاد ١٧ ولاية ، في حين بلغ عدد سكانها نحو ٩٠٠٠٠٠ نسمة عام ١٩٦٥ م^(٢) من بينهم ٢٨٥٠٠٠ نسمة في ولاية عدن وحدها . وقد أدى انضمام عدن إلى الاتحاد عام ١٩٦٣ م إلى ربط الميناء بالأراضي الداخلية وإزاحة الحواجز الجمركية ، مما ساعد على تكوين سوق مشتركة للجنوب العربي .

وقوبل تشكيل الاتحاد بثورة شعبية شديدة لأنه لا يحقق الاستقلال الحقيقي الكامل . وقد انطلقت الثورة المسلحة من ردفان في ١٤ أكتوبر عام ١٩٦٣ م ثم تركزت في عدن وسط المعسكرات والمصالح الحيوية البريطانية .^(٣)

(١) Arab Information Centre. British Imperialism in Southern Arabia. - N.Y. : The Research Section, November, 1958.

(٢) وزارة الإرشاد القومي والأعلام . التقرير السنوي لاتحاد الجنوب الجنوب العربي . - عدن ١٩٦٥ ، ص ٦٦ .

(٣) "YEMEN POR", Middle East Year Book, 1980, pp. 268-275.

وتحت ضغط الثورة العنيف^{*}، اضطرت بريطانيا الى الدخول في مفاوضات مع جبهة التحرير التي تولت مسئولية الثورة المسلحة في المحميات خارج عدن ، بهدف هدم مشروع الاتحاد ، كما شاركت في قيادة حركة النضال داخل عدن نفسها . وقد انتهت هذه المفاوضات بإعلان الاستقلال في نوفمبر ١٩٦٧ م ، وقيام جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية ، التي تغير اسمها في نوفمبر ١٩٧٠ م الى جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية .

ومما تقدم يتضح أن الموقع قد أسهم بشكل بارز في صنع المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، ككيان متميز عن بقية شبه الجزيرة العربية . وتفسير ذلك أن الأصل في تمييز هذه المنطقة السياسية إنما يرجع أساسا إلى الوجود البريطاني في منطقة ميناء عدن الذي بدأ في يناير ١٨٣٩ . ومبرر هذا الوجود استخدام عدن كمحطة تموين على طريق الامبراطورية ، ثم كقاعدة عسكرية Military Base في المنطقة منذ عام ١٩٦٠ م ، وذلك بعد تزايد الأهمية البترولية لمنطقة الخليج العربي^(١) .

والوجود البريطاني في ميناء عدن استلزم بالضرورة فرض السيطرة على الظهير ، لتأمين الوجود البريطاني في قاعدة عدن ، وضمان قيام الظهير بتموين هذا الميناء ، وحماية طرق المواصلات التي تربط بين الميناء والأجزاء الداخلية . وقد أدى ذلك الى لجوء بريطانيا إلى عقد معاهدات حماية ووصاية مع السلطنات والمشيخات في منطقة الظهير ، هذه الحماية والوصاية هي في المعنى الأخير شكل من أشكال السيادة البريطانية ، وركيزة أساسية اعتمد عليها الوجود البريطاني في جنوب اليمن .

وقد انتهى الأمر ، بعقد اتفاقية بين الحكومتين العنانيه والبريطانيه في مارس ١٩١٤ م ، تخصص بتحديد المنطقة التي يدعى البريطانيون حايثا في جنوب اليمن لتمييزها عن بقية الممتلكات العنانية^(٢) .

* شارك في قيادة هذه الثورة مجموعة منظمة من الحركات والتنظيمات الوطنية ، لعل أبرزها منظمة تحرير الجنوب المحتل ، وحزب الشعب الاشتراكي والجبهة القومية .

(١) Abir, M. op. cit., p. 76-77.

(٢) فاروق حسان اباطة . المصلح السابق ، ص ٥٥٤ .

وعلى هذا يمكن القول ، بأن عدن تمثل منطقة النواة Core Area التي نمت حولها المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، وذلك لتمييزها بموقع جغرافي هام على أحد طرق المواصلات البحرية الهامة .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك اليمن الجنوبية في حدودها البرية مع كل من اليمن الشمالية والسعودية وسلطنة عمان . وترتبط نشأة حدود اليمن الجنوبية مع كل من اليمن الشمالية وسلطنة عمان بالحدود السابقة التي حددتها اتفاقية المحميات وحضرموت ، وهي الاتفاقية الانجلو - تركية الموقعة في مارس ١٩١٤ م .

ويتمشى خط الحدود مع اليمن الشمالية في خط مستقيم من اكمة الشوب (جنوب شرق رأس باب المتدب) متجها إلى الشمال الشرقى حتى قمة جبل الجغبوب ، ثم يتعرج فوق جبل العرار منحرفا تجاه الشمال الغربى حتى قمة جبل السنصفتة ثم ينحرف الى الشمال الشرقى الى جبل الحواب ويواصل سيره تجاه الشمال الشرقى حتى صحراء الربع الخالى ، وذلك بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٥٤ شرقا وخط عرض ١٤ شمالا .

أما خط الحدود مع سلطنة عمان فهو خط هندسى غير محدد على الطبيعة ، فهو يبدأ من نقطة على ساحل خليج القمر شرقى رأس السجار ويسير في خط مستقيم تجاه الشمال الغربى تقريبا لمسافة تقرب من ٨٤ كيلو مترا ، متعامدا مع خط الساحل .

أما عن حدود اليمن الجنوبية مع السعودية فهي غير محددة Indifinite Boundary - ، ولذا فهي تختلف من خريطة لأخرى : ولكن بصفة عامة فإن هذا الحد يتمشى مع الحد الشمالى للمحميات الشرقية المتمثلة في المهرة وحضرموت والواحدية ، وهو يكاد يسير مع الحافة الجنوبية الشرقية لكثبان صحراء الربع الخالى . وتقوم السعودية من جانبها الآن بتخطيط حدودها على

الطبيعة مع اليمن الجنوبية وذلك بواسطة طريق اسفلتي يجرى شقه ويمر بكل من نجران ، وشروره والوديعة ثم ينحرف تجاه الشرق الى ظفار وعمان .

والحدود البرية لليمن الجنوبية على هذا النحو ، تعتبر مجرد خطوط ذات طبيعة مؤقتة ، ليس لها السند القانوني والسياسي الكافي ، وذلك نتيجة لأن معظمها عبارة عن خطوط غير محددة ، والمحدد منها غير معين على الطبيعة ولم يتم رسمه على خرائط تفصيلية . كما أن هذه الخطوط لا علاقة لها بطبيعة الظروف الطبيعية والبشرية ، نظرا لأنها خطوط رسمها الاستعمار ، بما يتماشى مع مصالحه وقوته . فكل الحدود البرية لليمن الجنوبية عشوائية ، لم يراع في تخطيطها أبسط قواعد الجغرافيا السياسية فهي مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة ، ولا تستند إلى معايير حضارية وأثنولوجية واضحة ولا إلى ركائز لبوغرافية حاسمة الفصل .

وقد ترتب على ضعف حدود اليمن الجنوبية ، أن أصبحت مناطق الحدود مسرحا للصدامات والمعارك المسلحة بين اليمن الجنوبية وجاراتها . ومن أمثلة ذلك ، تلك الصدامات العنيفة التي وقعت بين اليمن الشمالية والجنوبية عام ١٩٧٢ - ٧١ في مناطق بيجان والجوبه وجبل شقير والبلق .

والتوتر المستمر الذى يميز حدود اليمن الجنوبية لا يرجع إلى تنازع على الحدود بعينها بقدر ما يرجع إلى الاختلاف القائم بين الأنظمة السياسية ، خاصة وأن اليمن الجنوبية تلتزم الخط الراديكالى فى علاقاتها مع جاراتها . فمناطق الحدود لا تمثل مناطق ضغط سكاني أو اقتصادى وبالتالي فهي لا يكاد يكون لها وجود حقيقى وملحوس يضاف إلى ذلك ، أنه لا يمكن إغفال دور الموقع الاستراتيجى فى إثارة خلافات الحدود ، حيث تسعى كل دولة إلى إعطاء نفسها أهمية متميزة فى منطقة يشتد الصراع الدولى حولها .

ولا شك أن قصر طول الحدود البرية بالنسبة للمساحة يقلل بعض الشيء من أخطار هذه الحدود المليئة بالعيوب الجغرافية السياسية . فإجالى طول هذه الحدود

البرية يبلغ نحو ١٧٠٠ كيلو متر ، أى أن كل كيلو متر من الحدود يقابله ١٩٥٩ كيلو مترا مربعا من المساحة ، الأمر الذى يقلل من فرصة الاحتكاك والأعباء الدفاعية .

أما الحدود البحرية للمنطقة السياسية الأساسية فيصلح طولها حوالى ١٢١٠ كيلو مترات ، أى أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٢٧٥ كيلو مترا مربعا فقط من المساحة . ويعنى هذا أن فرصة التنفس عبر الحدود البحرية والاتصال بالعالم الخارجى كبيرة نسبيا ، ولذا نجد أن أهل اليمن الجنوبية أكثر تعرضا للمؤثرات الخارجية من بقية سكان شبه الجزيرة . وقد انعكس هذا الانفتاح على ضعف النظام القبلى فى البلاد ، وتميزها بتيارات واتجاهات فكرية وأيدولوجية وافدة ، وهو الأمر الذى انعكس على تميز اليمن الجنوبية بمناخ اجتماعى وسياسى مختلف عن المناخ العام السائد فى المنطقة المحيطة . ولعل هذا الاختلاف يمثل أحد الاسباب الرئيسية وراء النزاعات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

كما أن طول الجبهة البحرية المطلة على هذا الشريان البحرى الهام قد انعكس أيضا على تعدد الجنسيات والمجموعات العرقية ، فنسبة السكان غير الوطنيين بلغت عام ١٩٦٧ م نحو ١٠٪ من جملة السكان ، وغالبيتهم ينتمون لشعوب الشرق الاقصى الذى يمر بهم هذا الطريق البحرى ، كالهنود والباكستانيين ، إلى جانب الصوماليين وقليل من الأندونيسيين والاثيوبيين والماليزيين والأوربيين .^(١)

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة اليمن الجنوبية حوالى ٣٣٢٩٦٨ كيلو متر مربع لا تتخللها مسطحات مائية ، وهى بذلك تدخل فى عداد الدول المتوسطة المساحة .

والتعامل مع المساحة المطلقة وحدها قد يؤدى إلى نتائج مضللة بغير التعرف على

(١) "People's Democratic Republic of Yemen" Encyclopaedia of the Nations Asia & Australasia. London: The New Caxton Library service limited NCLS, 1971, vol. 4, pp. 419-422.

المساحة الحقيقية لأقليم الدولة ، والتي يمكن التعرف عليها من خلال كثافة السكان . وتشير تقديرات عام ١٩٧٧ م إلى أن عدد السكان فوق هذه المساحة يبلغ ١٧٩٧ ألف نسمة .^(١) أى أن معدل الكثافة لم يزد عن ٥٣ نسمة في كل كيلو متر مربع . وهي كثافة ضعيفة للغاية تعكس بدورها ضعف تحكم السكان في التربة - Soil Mastery بمثل ما تدل على ضعف قدرة هذه المساحة على استيعاب السكان ، نتيجة لسيادة المناخ الصحراوي وشبه الصحراوي ونُدرة الموارد المعدنية التي تصلح كقاعدة صناعية تعوض ظروف الجفاف وما يقوم عليه من زراعة محدودة .

ولا شك أن الموقع البحرى يلعب دورا هاما في ضعف هذه الكثافة ، حيث أن الأرقام أكدت أن عدد السكان قد انخفض في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ وتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لتزوح عدد كبير من السكان ، بلغ عددهم عام ١٩٦٨ نحو ٣٠٥٤١ نسمة ، زاد إلى ٣٦٣٠٢ نسمة عام ١٩٦٩ م ، وإلى ٤٢٢١٩ نسمة عام ١٩٧٠ م .^(٢)

وضعف تحكم السكان في المساحة السياسية يعنى بالضرورة ضعف قدرة هؤلاء السكان على حماية المساحة السياسية . كما أن ازدياد الأهمية الاستراتيجية لليمن الجنوبية بالنسبة للقوى العظمى يجعل مسألة ضعف الكثافة السكانية نقطة ضعف واضحة تسهل عملية غزو المنطقة والسيطرة عليها من جانب القوى الطامعة .

وشكل المنطقة السياسية لليمن الجنوبية يميل إلى الاستطالة في اتجاه عام يمتد بين الشمال الشرقى والجنوب الغربى ، حيث يبلغ طولها أكثر من ست أمثال عرضها في المتوسط . فالطول يبلغ حوالى ١٠٨٠ كيلو مترا في حين يتراوح العرض بين أقل من عشرة كيلو مترات تجاه باب المندب وحوالى ٣٥٠ كيلو مترا على خط طول المكلا .

وشكل اليمن الجنوبية وإن كان يميل إلى الاستطالة ، إلا أنه يتميز إلى حد ما بالاندماج ويظهر ذلك من واقع قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى ثمانية أمتار من الحدود مقابل كل كيلومتر مربع من المساحة .

(1) Demographic Year Book, 1977, pp. 140-150, Table 3

(2) Ibid, p. 481 Table. 26

والقول بميل الشكل إلى الانساج ، لا ينفي أن هناك عيباً جيوبوليتيكياً واضحاً في شكل المنطقة السياسية ، يتمثل في طرفها الجنوبي الغربي . فهذا الطرف يظهر على شكل نتوء بارز من جسم الدولة ، يبدو للنظر إليه كما لو كان سهماً يشير إلى باب المندب وجزيرة برم . فهذا التمدد القصي تجاه الغرب جاء بقصد من بريطانيا ، بحيث يمكن لها أن تجمع منطقة نفوذها في الجنوب اليمنى بين ميناء عدن ومضيق باب المندب في وقت واحد ، فضلاً عن جزيرة برم التي يمكن النظر إليها على أنها امتداد مستمر لليابس اليمنى الجنوبي . وهذا التمدد بمثابة زائدة مساحية يسهل قطعها وفصلها عن جسم الدولة .

والعاصمة (عدن) لا تتوسط الإقليم السياسى بما يتفق والشكل ، وبالقدر الذى يتيح لها ضمان التحكم في كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة فهي تقع على الحدود البحرية مباشرة ، مما يجعلها عرضة للسقوط بسهولة ، مع توفر الفرصة لعزلها عن بقية جسم الدولة .

ووقع العاصمة على البحر مباشرة يعكس طبيعة التوجيه الجغرافى السياسى لليمن الجنوبية عبر البحر ، خاصة وأن الممر اليمنى الفعال يتركز على الساحل ، ويرتبط بالمتأفد البحرية إلى حد كبير كعدن والمكلا . لذا فإن البحر في هذه الحالة يمكن النظر إليه على أنه تمة طبيعية للمجال اليمنى ، وجزء لا يتجزأ من المنطقة السياسية .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : لا شك أن عامل التضاريس من أكثر العوامل المؤثرة في تكوين التربة في اليمن الجنوبية ، حيث تؤثر التضاريس في توزيعات المطر والحرارة والنبات ودرجة نضوج التربة . ففي السهل الساحلى تسود التربة الفيضية Alluvial Soil التى تنتمى الى مجموعات التربة المنقولة Transported Soil . هذه التربة تصنع رملية طفلية شبه ثقيلة عند مصبات الأودية التى تقطع السهل الساحلى ، وهى تتكون من الرمال والصلصال ، بالإضافة إلى عنصر الحديد ، وخارج أراضي الأودية تنتشر التربة الرملية

الحشنة ، التي تتخللها الكثبان الرملية ، وهي تربة فقيرة في المواد العضوية ، تتخللها فراغات بيئية واسعة يملؤها الهواء ، ولذلك فهي غير صالحة للزراعة . وفي الأجزاء الداخلية على الجبال والصفوح ، تنتشر التربة الصلصالية الثقيلة في الواحات وبطون الأودية التي تحتفظ بامتدادها لمسافات طويلة نحو الداخل ، وهذه التربة تتميز بالتماسك ، تحتل فيها الرواسب الصلصالية بالمواد العضوية المتخلفة ، لذا فهي تربة تتميز بالخصوبة وتلائم زراعة الكثير من المحاصيل الزراعية كالفول والحبوب فضلا عن الخضروات والفواكه . ولاشك أن أهم عيوب هذه التربة القيسية هو تعرضها للجرف في مناطق الصفوح التي تتعرض للسيول الجارفة .

وتتمثل موارد المياه في اليمن الجنوبية في مياه الفيضانات والسيول بالإضافة إلى المياه الجوفية . وتساهم مياه الفيضانات والسيول في رى ما يقرب من ٨٠٪ من المساحات المزروعة في حين تروى مياه الآبار والعيون النسبة الباقية ^(١) .

وعلى الرغم من أن الرى المعتمد على مياه الفيضانات والسيول يلائم زراعة المحاصيل ذات الربح المنخفض نسبيا إلا أن خطورة الاعتماد عليه ترجع الى تذبذب كمية المياه ، نظرا لعدم انتظام سقوط الأمطار التصاعدية ، خاصة أنه لا توجد سدود لحجز مياه الأمطار والسيول لتنظيم الاستفادة منها .

أما الآبار والعيون فهي تتميز بصفة عامة بانخفاض منسوبها ، إذ يتراوح في المناطق الساحلية بين ٦ ، ١٢ مترا ، في حين يتراوح هذا المنسوب بين ١٢ ، ٥١ مترا في المناطق الداخلية . ولاشك أن ذلك يضاعف من تكاليف استخدام هذه الآبار ، فضلا عن زيادة نسبة الملوحة المترتبة على زيادة الضغط على رفع هذه المياه .

وواضح أن موارد المياه في اليمن الجنوبية قاصرة عن أن توفر المياه اللازمة لقيام زراعة واسعة والاستفادة بالأراضي القابلة للزراعة ، تشير التقديرات ^(٢) إلى أن

(١) محمد علي الشحبي : جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية : دراسات في التنمية الاقليمية ومشاكلها . -

بيروت : دار الأمم ، ١٩٧٢ ، ص ١٩٨ .

(2) Middle East Year Book, 1980, p. 272

مساحة الأراضي القابلة للزراعة في اليمن الجنوبية لا تزيد عن ٧٠٠٠٠٠ أكر، أي ما يوازي ٢٪ من جملة المساحة الكلية، بينما تبلغ المساحة المزروعة بالفعل نحو ٣٠٠٠٠ أكر، أي ما يوازي ٤٢٫٨٪ من جملة المساحة القابلة للزراعة.

والمركب المحصول لليمن الجنوبية، يشمل الحبوب مثل القمح والشعير والذرة والسمسم، كما يضم محاصيل نقدية كالقطن والتبغ، بالإضافة إلى الخضروات والفواكه كالموز والحمضيات والتمر والبطاطم.

أما إنتاج المراعى من الماعز والأغنام والحمال فيقدر بحوالى ١٢٢٥٠٠٠ رأس بالإضافة الى ١٨٠٠٠ رأس من الماشية^(١).

ويأتى القطن على رأس قائمة الموارد الزراعية أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطنى، حيث يعتبر محصول النقدى الرئيسى في البلاد. وتتركز زراعته في أبين ولحج، ويعتمد على مياه الفيضانات والسيول ولذا فإن كمية الإنتاج متذبذبة بين عام وآخر، فبينما بلغ إنتاجه عام ١٩٧١ نحو ١٥٤ ألف طن، نجد أن هذا الإنتاج لم يتجاوز ١٠٣ ألف طن عام ١٩٧٤^(٢).

وعلى الرغم من أن ثلثى عدد السكان تقريبا يعملون في قطاع الزراعة^(٣)، إلا أن هذا القطاع لا يساهم بدور فعال في الاقتصاد الوطنى، فالإنتاج الزراعى لا يسد حاجة الاستهلاك المحلى مما يستلزم الاعتماد على استيراد الغذاء من الخارج. وتشير الإحصاءات^(٤) إلى أن قيمة الواردات الزراعية شكلت عام ١٩٦٩

(1) Marcopædia, vol. 19, pp. 1079-1083

(2) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977.- Cairo: Council of Arab Economic Unity, vol. II p. 51, Table 11

• بلغ عدد السكان الذين يعملون بقطاع الزراعة نحو ٩٢٩ ألف نسمة عام ١٩٧٠ من أصل ١٤٣٦ ألف نسمة يشكلون السكان العاملين، أو ما يوازي ٦٤٪. يمكن مراجعة:

Food & Agriculture Organization of the U.N (F.A.O.). Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.

(٣) محمد على الشعيبي، المصدر السابق، ص ١٥٨، جدول ١٦.

ما يقرب من ٢٤ ٪ من إجمالي قيمة الواردات ، وحوالي ٢٥٤ ٪ إذا أضفنا الواردات من اللحوم .

٢ - صيد البحر : يبلغ إجمالي طول سواحل اليمن الجنوبية والجزر التابعة لها حوالي ١٢٠٠ كيلومتر ، تنتشر عليها حوالي ٣٠ قرية صيد رئيسية ، وحوالي ثمانية مراكز رئيسية للصيد ، تتمثل في عدن ، عمران ، شفرة ، بئر علي ، المكلا ، القصير ، سبחות ورأس فرتاك ، بالإضافة إلى قلنسية على الساحل الشمالي لجزيرة سقطره .

وعلى الرغم من ضيق اتساع الرصيف القاري الممتد أمام الساحل في خليج عدن وقلة موانئ الصيد ومستودعات التبريد وتأخر وسائل ومعدات الصيد ، إلا أن الثروة السمكية تحتل مكانا بارزا وتميزا في الاقتصاد الوطني . فقد بلغ انتاج اليمن الجنوبية من الأسماك نحو ١٠٧٠٠ طن عام ١٩٦٩ م ، زاد إلى ١٦٢٠٠٠ طن عام ١٩٧٧ م .^(١) وقد بلغت قيمة صادرات اليمن الجنوبية من الأسماك عام ١٩٧٧م حوالي ٩٥ مليون دينار يمني ، أى ما يوازي ٥٩ ٪ من قيمة إجمالي الصادرات في ذلك العام .^(٢)

وهناك شركتان أجنبيتان تعملان الآن في صيد وتجارة الأسماك ، إحداهما يابانية والأخرى سوفيتية - يمنية مشتركة . كما تقوم كوبا بتزويد المصايد اليمنية بالسفن والمعدات اللازمة للصيد .

٣ - الموارد المعدنية والطاقة : لم تكشف عمليات البحث والتنقيب التي جرت حتى الآن وجود رواسب معدنية تذكر اقتصاديا . ومع ذلك فإن الدلائل الجيولوجية تؤكد وجود رواسب الذهب والفضة والرصاص والزنك والموليبدنيوم Molybdenum . في الأجزاء الشرقية ، ولا يتوفر من الرواسب المعدنية بصورة اقتصادية حتى الآن سوى الأملاح البحرية مثل كلوريد المغنسيوم والبوتاسيوم

(1) Middle East Year Book, op. cit., p. 272.

(2) Ibid.

• الموليبدنيوم عبارة عن عنصر معدني يشبه الكروم في كثير من الخصائص ويستعمل في تكييف الفولاذ .

والصوديوم ، وتعتمد عملية التعدين على طاقة البحر الشمسية ، حيث يتم ضخ مياه البحر المرتفعة الملوحة إلى أحواض تجفيف قريبة . كما يوجد الملح الصخري على الحدود الشمالية بالقرب من صحراء الربع الخالي في منطقة شبوه . وقد بلغ إجمالي إنتاج اليمن الجنوبية من الأملاح عام ١٩٧٥ م حوالى ٧٥٠٠٠ طن متري .^(١)

وانتاج اليمن الجنوبية من النفط الخام لم يتجاوز عام ١٩٧٤ م ٢٧ مليون طن متري فقط ، وذلك بالرغم من الجهود المكثفة للبحث والتنقيب عن البترول التى تقوم بها شركات كندية وبريطانية . وليس هناك حتى الآن أى تفسير علمي لعدم اكتشاف البترول في منطقة حضرموت . كما تجرى عمليات تنقيب واسعة في جزيرة سقطره ومنطقة الرفوف القارية الممتد حولها .

وبالرغم من ضعف إنتاج النفط الخام في اليمن الجنوبية ، إلا أن صناعة تكرير النفط تعد من موارد الدخل القومي الهامة ، حيث تشكل المنتجات البترولية حوالى ٨٠٪ من الصادرات الصناعية للبلاد خلال عام ١٩٧٤ م .^(٢) وتتركز عمليات التكرير في معمل ضخم أقيم عام ١٩٥٤ م في شبه جزيرة عدن الصغرى (البريقة) ، وتبلغ طاقته حوالى ٥ ملايين طن سنويا (١٩٦٨) م . ويعتمد المعمل على البترول المستورد من الخليج العربى ، ويصدر منه إلى الأسواق الخارجية نسبة تتراوح بين ٧٠ - ٨٠٪ بينما تخصص النسبة الباقية للاستهلاك المحلى وتموين السفن في ميناء عدن .^(٣)

٤ - النقل : يلعب النقل البحرى دورا رئيسيا في ربط اليمن الجنوبية بالعالم الخارجى من ناحية وفى دعم الاقتصاد القومى من ناحية أخرى .

ويعتمد النقل البحرى بصفة رئيسية على ميناء عدن كميناء تموين بالدرجة الأولى في حالة ازدهار طريق البحر الأحمر وكميناء ترانزيت وتوصيل في حالة

(1) "The People's Democratic Republic of Yemen: Introductory Survey" The Europa Year Book. 1978, A World Survey, vol. 11, London: Europa Publications limited, pp. 1738-1746

(2) Encyclopaedia of the Nations, op. cit., p. 421.

(٣) عمدة على الشمسي . المصدر السابق ، ص ٢٣٣ .

تدهور هذا الطريق البحرى . ولا شك أن دور ميناء عدن كمصدر رئيسى للدخل القومى قد تضاعف بعد غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ ، حيث انخفض عدد السفن التى تزور الميناء من ٥٠٠ سفينة شهريا فى المتوسط الى حوالى ١٠٠ سفينة فقط عام ١٩٦٨ ، مما كان له أثر كبير على اقتصاد البلاد ، حيث بلغت قيمة العجز فى الدخل السنوى للميناء عام ١٩٦٨/٦٧ حوالى مليون دينار يمنى .^(١)

وخلال فترة إغلاق قناة السويس اعتمد الميناء على الوظيفة البديلة وهى الترانزيت بالنسبة لليمن الشمالية ، حيث ان ما يقرب من ٣٠٪ من تجارة اليمن الشمالية تمر من خلال ميناء عدن . ولا شك أن هذه النسبة قد انخفضت بشكل واضح بعد التحسينات التى طرأت على ميناء الحديدة . كما أن الميناء لم يستفد من وظيفة الترانزيت نظرا للخلافات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

وقد بدأ ميناء عدن يستعيد مرة أخرى نشاطه كميناء تموين بعد إعادة فتح قناة السويس فى يونيو ١٩٧٥ م . فقد بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٥ م نحو ١٤٥١ سفينة ، زادت الى ٢٦٠٥ سفينة عام ١٩٧٧ م . كما زاد حجم البضائع التى استقبلها الميناء من ٣٢٧ ألف طن عام ١٩٧٥ م الى ما يقرب من ٦١٨ ألف طن عام ١٩٧٧ . وبالمثل زاد حجم البضائع المصدرة عن طريق الميناء من ٣٩ ألف طن إلى ٧٩ ألف طن .^(٢)

ويرتبط النقل الداخلى إلى حد كبير بالنقل البحرى ، فشبكة الطرق الرئيسية كلها تقريبا تقوم على خدمة ميناء عدن ، فهناك شبكة طرق أسفلتية تربط أحياء مدينة عدن وضواحيها (كرير- الملا- التوامى - خورمكسر- المنصورة - الشيخ عثمان ، الشعب - عدن الصغرى) . ويبلغ مجموع أطوال هذه الطرق حوالى ٢٢٤ كيلو مترا .

(١) نفس المصدر ، ص ١٥٢ .

(2) Middle East Year Book, p. 272.

وخارج مدينة عدن : هناك طريق عدن - لحج البالغ من الطول نحو ٤٠ كيلو مترا وطريق عدن - المكلا الساحلى فضلا عن الطريق الذى يربط ميناء عدن باليمن الشمالية .

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق بمختلف درجاتها حوالى ٦٣٨٣ كيلو مترا (١٩٧٣)^(١)، أى بكثافة قدرها ١٩١ مترا لكل كيلو متر مربع من المساحة . ومن بين هذا الطول الاجمالى للطرق هناك ما يقرب من ٧١٨ كيلو مترا هى جملة الطرق الاسفلتية ، وهى تمثل ما يقرب من ١٣.٢٪ من جملة الطرق فى البلاد . أى بكثافة تبلغ حوالى ٢.٢ مترا فى كل كيلو متر مربع من المساحة .

واضح ان موارد المنطقة السياسية تتميز بالضعف والاعتماد بصفة أساسية على خدمات ميناء عدن . يدل على ذلك الميزان التجارى للبلاد الذى يعانى عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادرات والواردات ، واعتماد البلاد على العالم الخارجى لتمويض هذا النقص (انظر جدول : ٤) .

جدول رقم (٤)

(التجارة الخارجية لليمن الجنوبية (مليون دينار)

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣
الواردات	٨٣٧	٦٤٩	٥٧٢	٥٩٨
الصادرات	٦٠٨	٤٣٦	٤١٣	٣٩٥

المصدر :

The Europa Year Book, op. cit., p. 1742.

ويبدو أنه من الصعب بالنسبة لدولة تملك موقع اليمن الجنوبية الاستراتيجى أن تفكر ارتباطها بالقوى العظمى خاصة وهى تعاني من نقص حاد فى الموارد الاقتصادية . فلقد انتهز الاتحاد السوفيتى فرصة جلاء بريطانيا عن قاعدة عدن العسكرية وركود الوظيفة التجارية للميناء بعد غلق قناة السويس ، فتقدم لشغل

(١) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 233, Table 26.

الوظيفة الحربية للميناء القريب من بترول الخليج العربي ، وقد نجح في ذلك تماما بعد حركة التصحيح في القيادة عام ١٩٧٠ .^(١)

سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات جدول (٥) تطور عدد سكان اليمن الجنوبية خلال الفترة ما بين عامي ١٩٧٧/٧٠ م . ومنها يتضح ان سكان البلاد قد زادوا خلال هذه الفترة بنسبة ٢٥ ٪ ، وهي نسبة مرتفعة تصل الى نحو ٣٠ ٪ سنويا .

جدول رقم (٥)

تطور عدد السكان في اليمن الجنوبيه خلال الفترة ما بين عامي ١٩٧٧/٧٠ م
(بالمليون)

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
١٨٠	١٧٥	١٦٩	١٦٣	١٥٦	١٥١	١٤٧	١٤٤

Demographic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table 5

المصدر :

وهذا المعدل المرتفع والسريع الذي ينمو به سكان اليمن الجنوبية يرجع أساسا إلى عامل الزيادة الطبيعية ، بينما لا تساهم العوامل البشرية في هذه الزيادة السريعة ، بل العكس من ذلك ، فإن البلاد قد شهدت حركة نزوح في أعقاب الركود الذي أصاب الاقتصاد اليمني نتيجة لتدهور ميناء عدن في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م وانسحاب بريطانيا من قاعدة عدن الحربية ووقف الدعم المالي الذي كانت تقدمه للحكومة اليمنية . وقد انعكس هذا على زيادة حركة النزوح من البلاد ، فقد بلغ عدد النازحين عام ١٩٦٨ م حوالي ٣٠٥٤١ نسمة أي ما يوازي ٢٢ ٪ من جملة السكان ، وزاد هذا العدد عام ١٩٧٠ وبلغ نحو ٤٢٧١٩ نسمة ، أي ما يوازي ٢٩ ٪ من جملة السكان .

(1) Abir, M. op. cit., pp. 87-88

وتشير الاحصاءات الحيوية أن معدل الزيادة الطبيعية بلغ في الفترة بين عامي ١٩٧٥/٧٠ حوالى ٢٩ فى الألف ، وهو يعد من المعدلات المرتفعة ، حيث بلغ معدل المواليد ٤٩٦ فى الألف نتيجة للمعتقدات الدينية والاجتماعية ، خاصة وأن النظام القبلى الذى ما زال غالبا على المجتمع اليمنى ، يقوم على تقديس واحترام النسل والإنجاب . وفى نفس هذه الفترة بلغ معدل الوفيات حوالى ٢٠٦ فى الألف وهو يعد أيضا من المعدلات المرتفعة الذى يتلاءم مع ارتفاع نسبة الأمية وتدهور المستوى الصحى .

٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات جدول (٦) أن الهرم السكانى لليمن الجنوبية يتميز بصفة عامة بدرجات سلم شديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالاتساع لأنها تضم نحو ٤٧٪ من السكان من فئة صغار السن ، ثم ترتفع جوانبه فى تدرج نحو القمة ، حيث تضم فئات السن الوسطى (١٥ - ٦٤ سنة) نحو ٤٧٪ من السكان أما النسبة الباقية فتتمثل فئات السن الكبيرة .

جدول (٦)

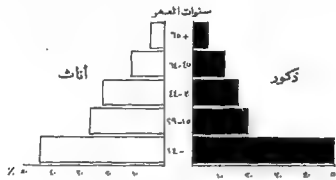
توزيع السكان فى اليمن الجنوبية حسب النوع والسن عام ١٩٧٣ (٪)

فئات السن	ذكور	إناث	الجملة
١٤ -	٥٠	٤٤٫٧	٤٧٫٣٢
١٥ - ٢٩	١٩٫٢	٢٢٫٣	٢٠٫٧٤
٣٠ - ٤٤	١٤٫٩	١٦٫٦	١٥٫٨٤
٤٥ - ٦٤	١٠٫٧	١١٫٣	١١٫٠٢
٦٥ فأكثر	٥٫٢	٥٫١	٤٫١٣
الجملة	٤٩٫٤	٥٠٫٥	٪١٠٠

Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 33 Table 7

المصدر :

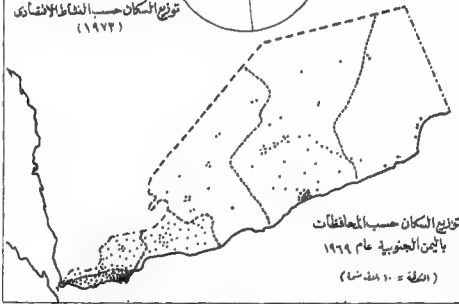
وتدرج شكل الهرم بصورة سريعة بين القاعدة والقمة هو نتيجة طبيعية لارتفاع معدل المواليد (٤٩٦ فى الألف) . وفى مثل هذا المجتمع السكانى يقع



توزيع السكان حسب النوع والسن (١٩٧٢)



توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي (١٩٧٢)



عبء كبير على السكان العاملين (٤٧٪) الذى ينبغى عليهم أن يعملوا أكثر من نصف السكان تقريبا . ويضاعف من هذا العبء ضعف نسبة مشاركة المرأة فى القوة العاملة ، حيث لا تزيد هذه النسبة عن ١٧,٤٪ من جملة القوة العاملة . وهذا أمر طبيعى بالنسبة لمجتمع تسوده قيم النظام القبلى والعربى التى تحول بين المرأة والاختلاط بالرجل .

والملاحظ أن هناك فجوة واضحة بين فئات السن الصغيرة (أقل من ١٤ سنة) وفئة سن الشباب التى تليها مباشرة (١٥ - ٢٩ سنة) وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على ارتفاع واضح لمعدل الوفيات بين الأطفال بصفة عامة ، والذكور بصفة خاصة . ومن ناحية أخرى فإن هذا يمكن تفسيره بوجود حركة نزوح بين الشباب من البلاد إلى خارج الحدود للبحث عن فرص أفضل للعمل ، خاصة فى دول الخليج الغنية ، بالإضافة إلى تطرف النظام السياسى فى البلاد وفرضه القيود على حرية الفرد فى العمل والكسب فضلا عن التعسف الإدارى والاضطهاد السياسى . ولعل ما يؤكد ذلك انخفاض نسبة الذكور الى الأناث فى فئات السن الوسطى رغم التفوق الواضح لنسبة الذكور فى فئات السن الصغيرة .

وواضح من تحليل المرم السكانى لليمن الجنوبية انخفاض وضعف القدرة الإنتاجية للسكان مما يؤثر سلبيا على قدرة الدولة ويضاعف من هذا التأثير السلبى انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية (٨٠٪) مما يضعف من مستوى المهارات والقدرات ، الى جانب ضعف مشاركة وانضمام المرأة للقوة العاملة .

ثانيا : دولة جيبوتى

ظروف نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة هذه المنطقة السياسية بصورة مباشرة بالوجود الفرنسى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ونقطة البدء للوجود الفرنسى تتمثل فى مارس ١٨٦٢ م ، حين قام القنصل الفرنسى فى عدن بتوقيع معاهدة مع مشايخ العفر ،

تم بموجبها حصول فرنسا على مرسى أوبوك والأراضي المحيطة به ، والتي تمتد من رأس دمبراشالا إلى رأس على جنوبا .^(١) كما تعهد بموجبها مشايخ العفر بتسهيل صلات الفرنسيين في أوبوك مع عمق البلاد ، بالإضافة إلى تعهدهم برفض أى محاولة تقوم بها حكومة أجنبية أخرى للتفاوض معهم دون الحصول على موافقة فرنسا .

وقيام فرنسا بشراء أوبوك وتوقيع معاهدة الصداقة مع العفر ، إنما جاء بغرض استخدام هذا المرسى كمحطة تموين للسفن الفرنسية المتجهة إلى المستعمرات الفرنسية في الهند الصينية ومدغشقر ، دون الاعتماد على محطة التموين البريطانية في عدن . ومن ناحية أخرى فإن فرنسا أرادت استخدام أوبوك كمنفذ بحري يخدم تجارتها مع القارة المغلقة الغنية بالمواد الخام وكموطيء قدم للنفاذ إلى داخل القارة الأفريقية ، وذلك بهدف تكوين امبراطورية فرنسية تمتد من أوبوك شرقا إلى داكار غربا وبهدف إحباط المخطط البريطاني الرامى إلى تكوين امبراطورية بريطانية تمتد من الإسكندرية شمالا إلى الكاب جنوبا .^(٢)

وقد ازداد اتساع الجيب الفرنسى بعد هذه المعاهدة عدة مرات ، مرة في عام ١٨٨٤ م عندما جلت القوات المصرية عن مرسى تاجورة فضسته بمعاهدة مع سلطان تاجورة ، والذي تمتد أملاكه من رأس على حتى غبة الخراب على الساحل ، وقد اتسع الجيب الفرنسى مرة أخرى عندما عقدت فرنسا معاهدة أخرى مع بعض الشيوخ المحليين بمعاونة سلطان تاجورة ، أدت إلى توسيع مستعمرة أوبوك على خليج تاجورة ، حتى وصلت إلى حدود مقاطعة شوا في جنوب شرق هضبة الحبشة . واتسع الجيب مرة ثالثة في عام ١٨٨٨ بقيام فرنسا بعقد معاهدة مع زعماء العيسى ضمت بموجبها منطقة رأس جيبوتى التي أقامت عليها ميناء . اتخذته عاصمة لمستعمرة الصومال الفرنسى . وقد أدى هذا الميناء إلى زيادة النفوذ الفرنسى في الحبشة بدرجة كبيرة ، خاصة بعد المساعدات التي قدمتها فرنسا

(١) Shams, F. Conflict in the African Horn. - Current History, December 1977, pp. 199-204.

(٢) سمعان بطرس فرج الله ، مستقبل جيبوتى بين إثيوبيا والصومال . - السياسة الدولية : العدد ٧ . يناير

١٩٦٧ ، ص ص : ١٥٢ - ١٦١ .

للحبشة في حربها عام ١٨٩٦ مع إيطاليا . وترتب على هذا أن قام ملك الحبشة بمنح فرنسا امتياز إنشاء خط حديدي يصل بين أديس ابابا وميناء جيبوتي .

وفي عام ١٨٨٨ م وقعت فرنسا اتفاقية مع بريطانيا بشأن تحديد الخط الفاصل بين بين مناطق نفوذهما على الساحل الصومالي ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المحميتين الفرنسية والبريطانية . وأعقب ذلك قيام فرنسا بإصدار مرسوم عام ١٨٩٦ م يجعل هذا الإقليم مستعمرة فرنسية ، أطلقت عليه اسم الصومال الفرنسي French Somaliland وتأكيذا للأمر الواقع ، وقعت فرنسا مع الحبشة عام ١٨٩٧ م وكذا مع إيطاليا عام ١٩٠٠ م اتفاقيات بشأن حدود المستعمرة الفرنسية . وفي عام ١٩٤٦ أصبحت المستعمرة أحد أقاليم فرنسا فيما وراء البحار تحت اسم إقليم العفر والعيسى الفرنسي . وفي عام ١٩٥٨ م اقترح على استمرار وضع الإقليم كجزء من أقاليم فرنسا فيما وراء البحار وداخل نطاق الجمهورية الفرنسية الخامسة^(١) ، وبعد نحو ١١٥ عاما على الاحتلال الفرنسي ، حصل إقليم العفر والعيسى على استقلاله تحت اسم جمهورية جيبوتي ، في أعقاب استفتاء تم في ٨ مايو عام ١٩٧٧ م .
ووما سبق يمكن أن نخلص إلى النقاط التالية :

النقطة الأولى : إذا كان الموقع هو المسئول الأول عن احتلال فرنسا لهذا الجزء من منطقة المدخل الجنوبي ، فإنه يمكن القول أيضا أن هذا الموقع قد أسهم بدور كبير في تحقيق الاستقلال وظهور الإقليم السياسي الجيبوتي على الخريطة السياسية .

وتفسير ذلك يرتبط باعتقاد مؤداه أن غلق قناة السويس في الفترة من ١٩٦٧م إلى ١٩٧٥ م قد أدى إلى تضائل أهمية الموقع العام للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر مما انعكس على نشاط ميناء جيبوتي ، الذي أصبح يعمل بنحو ٢٥٪ فقط من طاقته ، فقد انخفض عدد السفن التي تزور الميناء من ٣٠٠٠ سفينة

(١) المكتب المركزي العربي للإحصاء . أضواء على جيبوتي وجزر القمر . - القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٥ .

تقريبا قبل غلق قناة السويس إلى نحو ألف سفينة فقط بعد الغلق . وساعد على ذلك التدهور أن اشتعال النضال القومي بعد استقلال الصومال دفع برجال المقاومة من الصوماليين بتخريب الخط الحديدى بين جيبوتى وأديس أبابا ، وهو الخط الذى يتوقف عليه نحو ٦٪ من نشاط الميناء ^(١)

النقطة الثانية : تتعلق بالوجود الفرنسى فى هذا الجزء من المدخل الجنوبى ، فهذا الوجود قد استمد استمراريته بالدرجة الأولى من استغلال الانقسام القبلى القائم بين العفر والعيسى ، انطلاقا من المبدأ الاستعمارى « فرق تسد » David ^(٢) and rule

النقطة الثالثة : وهى تتعلق بالوضع القانونى للوجود الفرنسى فى هذا الإقليم ، حيث يعتبر من وجهة نظر العرف الدولى الاستعمارى ذا صبغة قانونية لاستناده إلى اتفاقيات الحماية ، التى تعطى للدولة الحامية حق ملكية أراضي الشعوب المحمية ، التى تتمتع طبقا لهذا العرف بشخصية دولية ، وأن هذه الحماية تعتبر مبررا قانونيا لتأكيد ورسم حدود هذه المحميات . ^(٣)

ومن وجهة نظر الشعوب المحمية فإن مثل هذه الاتفاقيات تستند إلى ركائز قانونية ، لأن رؤساء القبائل والمشايخ ليس لهم أهلية أو شخصية قانونية فى مفهوم القانون الدولى ، خاصة وأن بعض هذه الاتفاقيات وقعها عدد كبير من رؤساء القبائل والمشايخ مما يدل على أنه ليس هناك وحدة حكومية سياسية تبرز على تلك الأهلية . ^(٤)

حدود المنطقة السياسية :

تشترك جيبوتى فى حدودها البرية مع كل من الصومال وأثيوبيا . ويبدأ خط حدود جيبوتى الجنوبية من بلدة لويادا Loyada على بعد ٢٠ كيلو مترا شرق

(1) Morgan, E. The 1977 Elections In Djibouti: A Tragi / comic End to French. - Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.

(2) Ibid.

(3) Widstrand, C. op. cit., pp. 15-16

(٤) محمود على تويارى . قصة القرن الأفريقى . - القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ ، ص ٢٨

مدينة جيبيوتي على الساحل ، ثم يتجه الخط إلى الجنوب الغربى لمسافة تقرب من ٦٠ كيلو مترا ، متمشيا تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر Afar or Danakil Depression والتي تتمثل في الحافة المعروفة باسم صهر العيسى Aisha Horst ^(١) : وأهم قمم هذه الحافة تتمثل في جاليلو Djalelo ودجونه Degouine ، ثم يتجه الخط تجاه الشمال الغربى بحيث يعبر خط سكة حديد جيبيوتي - اديس أبابا بالقرب من جنوب شرق بلدة على صبيح عند الكيلو ٩٨ غربى جيبيوتي . ومن هناك يبدأ الخط المشترك مع اثيوبيا ، الذى يسير تجاه الغرب لمسافة ٧٠ كيلو مترا مارا بسهل جوباد Gobad حتى يصل الى بحيرة آبي Abbe ، حيث يمر بخط وسطها متجها صوب الشمال فالشمال الشرقى مروراً ببحيرة على Ali وعيون ديمولي Daimoli ، ثم ينحرف إلى الشرق فالشمال الشرقى مارا بجبل موسى وانتهاء برأس ديمرا في مواجهة جزيرة برهم .

وحُدود جيبيوتي على هذا النحو تنمشى غالبا مع معالم تضاريسية ثانوية هي حاسمة الفصل داخل منخفض العفر . هذه المعالم تتمثل في البحيرات الملحقة والظهور البارزة Horsts والاغوار Grabens والعيون الحارة Hot Springs ، وكلها تعتبر من الملامح المميزة لمنخفض العفر أو الدناكل .

وعلى الرغم من أن هذه الحدود رسمت طبقا لاتفاقات بين فرنسا وزعماء القبائل إلا أن هذه الحدود مفروضة على تكوينات اثنولوجية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، فالصومال الفرنسى منصف تقريبا بين العيسيين الذين ترمى كلتهم الرئيسية داخل الأراضي الصومالية جنوبا ، وبين الدناكل أو العفر الذين يستمر امتدادهم داخل اثيوبيا غربا وأريتريا شمالا .

وإجمالى طول الحدود البرية لـجيبيوتي يبلغ نحو ٥١٢ كيلو مترا ، منها ما يقرب من ٤٥٧ كيلو مترا هي طول الحدود المشتركة مع اثيوبيا . وعلى الرغم من قصر هذه الحدود ، إلا أن هذه الحدود تعتبر طويلة للغاية بالنسبة للمساحة ، فكل كيلو متر من الحدود البرية يقابله فقط ٤٧٠ كيلو مترا مربعا من المساحة . وطول

(1) Gibson, I The Structure of Afar and Northern Part of the Ethiopian Rift, Phil. Trans. Roy. Soc. Lond. A 267, pp. 331-338, 1970

الحدود يضاعف من أخطار هذه الحدود المكشوفة غير الحاسمة ويزيد من فرصة الاحتكاك بين جيوبتي وجارتها . ولذلك فإن ذلك يحتم على جيوبتي انتهاز سياسة المهادنة وحسن الجوار ، فضلا عن ضرورة اتباع سياسة محايدة إزاء الصراع القائم بين الصومال وجيوبتي . ويضاعف من عيوب هذه الحدود البرية كونها مفروضة على أقاليم رعوية مشتركة ، ولذا لا يعترف الرعاة الرحل بهذه الحدود ولا يقيمون لها وزنا . ولعل هذا العيب هو الذى دفع بالسلطات الفرنسية إلى ضرب سور من الأسلاك الشائكة المكهربة حول العاصمة جيوبتي لوقف عمليات التزوح من البادية .

ويرتبط بهذه الحدود الطويلة المكشوفة زيادة عدد اللاجئين النازحين من الصومال وإثيوبيا داخل جيوبتي ، والذين بلغت نسبتهم عام ١٩٧٧ م نحو ١٠٪ من مجموع السكان . (١) .

ويضاعف من خطورة هذه الحدود الطويلة قلة عدد سكان جيوبتي ، بحيث لو انتشر جميع السكان على طول الحدود البرية لأصبح لدينا ٢٢١ نسمة وراء كل كيلو متر من الحدود .

أما الحدود البحرية فهي طويلة نسبيا ، حيث يبلغ طولها حوالى ٤١٠ كيلو مترا ، فيما بين رأس دمبرا شمالا ولويادا جنوبا . ويرجع السبب فى طول هذا الساحل إلى وجود خليج تاجورة الذى يتصل بغية الخراب فيكون معها خليجا بحريا عميقا داخل اليابس . ولذلك فإن كل كيلو متر من الحدود البحرية يقابله ٥٣ كيلو مترا مربعا من المساحة .

ولا شك أن طول الحدود البحرية قد انعكس على عدد من المظاهر الجيوبوليتيكية الهامة التى تتميز بها دولة جيوبتي ، كارتفاع نسبة السكان غير الوطنيين بالنسبة للعدد الاجالى للسكان ، حيث بلغت نسبتهم عام ١٩٧٠ نحو

(١) نجوى إبراهيم محمود ، مشكلة اللاجئين فى القرن الأفريقى . - السياسة الدولية . أبريل ١٩٨٠ م ، ص

١٤٤٪ من جملة السكان^(١) كما أن هذا الانفتاح البحرى جعل جيوتى دولة ميناء ، فعدد السكان الذى يسكنون جيوتى وضواحيها يشكلون نحو ٤٩.٦٪ من جملة السكان عام ١٩٧٠^(٢) ، كما أن اقتصاد البلاد يعتمد على الخدمات وتجارة الترانزيت المرتبطة بالميناء .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة جيوتى حوالى ٢١٧٨٣ كيلو مترا مربعا ، لا تتخللها إلا مسطحات مائية ضئيلة ومحدودة تتمثل فى بحيرة عسل وعلى وجزء من بحيرة ابى . وجيوتى بهذه المساحة تدخل فى عداد الدول الصغيرة الحجم التى تفتقر إلى مميزات عديدة ، لعل أهمها تضاؤل فرصة استيعاب عدد كبير من السكان ، وتضاؤل فرصة توفر وتعدد الموارد . كما أن المساحة المحدودة تزيد من أطماع الدول المجاورة ومن فرصة ابتلاعها وضمها إلى هذه الدول ، فضلا عن أن المساحة المحدودة تسلب الدولة مميزة الدفاع فى العمق . ولعل هذه العيوب من الدوافع الرئيسية التى تدفع بحكومة جيوتى إلى الإبقاء على القوات الفرنسية داخل الأراضى الجيوتية ، لأن بقاء هذه القوات يحد من أطماع الدول المجاورة . ويزيد من عيوب هذه المساحة ضعف قدرتها على استيعاب السكان ، ويبدو هذا الضعف من خلال معدل الكثافة العام الذى لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع .

وشكل المنطقة السياسية لجيوتى يتميز بصفة عامة بالانتظام والاندماج ، على الرغم من أن نسبة طول الحدود إلى المساحة لا تزيد عن ٤٢ مترا لكل كيلو متر مربع . فهذه النسبة لا تعبر عن حقيقة اندماج الشكل نظرا لشدة تفرج الحدود البحرية وتداخلها مع اليابس على شكل خليج عميق . وبهذا يمكن القول أنه باستثناء الانبعاث القائم فى جسم الدولة والمتمثل فى خليج تاجورة وغبة الخراب

(1) Macropædia vol. I, p. 163.

(2) Ibid.

فإن المساحة السياسية مندمجة تقريبا خاصة وأن هذا الانبعاث لا يمثل أسفينا في جسم الدولة بقدر ما هو طريق بحرى داخلى .

وواضح أن هذا الشكل قد رسم بوحى من الموقع البحرى ، فبناء جيونى كان عبارة عن مركز دائرة ، نصف محيطها على البر ، والنصف الآخر على البحر . فشكل جيونى فى النهاية عبارة عن قوس من اليابس يحيط بمخليج بحرى ويحدد معالم الظهير المباشر فقط ، لذا فالمنطقة السياسية لجيونى هى وريثة جيب ساحلى خلقه الاستعمار لكى يكون موطىء قدم للنفاذ إلى الداخل عن طريق السيطرة الهامشية . ويبدو أن وجود دولة قوية كالحبشة كان أحد العوامل الرئيسية وراء عدم قيام فرنسا بتوسيع رقعة هذا الظهير .

ومناقشة تفاصيل الشكل لا يبنى أن جيونى بالنظرة الشمولية ما هى إلا جيب محاصر من معظم الاتجاهات ، تتوفر فيه كل العيوب الجيوبوليتيكية التى تعانى منها الجيوب ، ولا يخفف من هذه العيوب سوى وقوعها على البحر وتنفسها من خلاله ، وإن كان هذا الاتصال البحرى يجعل من جيونى ضرورة ومطلبا جيوبوليتيكيا للدول الداخلية والدول التى تكتنفها .

ولأن البحر جزء لا يتجزأ من المجال الحيوى والمنطقة السياسية لجيونى ، لذا فإن العاصمة تقع على الساحل مباشرة ، كمؤشر واضح لطبيعة التوجه البحرى للدولة ، حيث يتيح لها هذا الموقع الاتصال المتوازن بالأجزاء الداخلية للدولة والعالم الخارجى الذى يشكل جزءا لا يتجزأ من المنطقة السياسية ، بل إن السياسة الداخلية فى هذه الحالة تكون تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس . ومن هنا فإن هذا الموقع البرمائى للعاصمة يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى ترسم بها السياسة الداخلية .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : تنتمى التربة فى جيونى إلى النمط الصحراوى الجاف ، وهى تربة رمادية قليلة السمك ، تتميز بفتاها بالمواد المعدنية ، وذلك

لقلة المياه وسيادة الجفاف . وفضلا عن ذلك فإن التكوينات الصخرية البركانية تغطي مساحات كبيرة من الاقليم ، باعتباره جزءا من منخفض العفر التكتوني الذى يقع على امتداد الأخدود الصدعى الكبير فى شرق أفريقيا ، ويؤدى انتشار هذه التكوينات الصخرية الى جعل المساحة القابلة للزراعة محدودة للغاية ، بحيث لا تزيد نسبتها عن ٤٪ تقريبا من مساحة البلاد .

وجيوتى تعاني نقصا واضحا فى موارد المياه ، شأنها فى ذلك شأن الأقاليم الصحراوية الجافة . فالإقليم السياسى لجيوتى ينتمى مناخه الى النوع المدارى شبه الصحراوى الذى يستفيد قليلا بالمؤثرات والخصائص البحرية . لذا فالحرارة مرتفعة طوال العام ، لا يقل متوسطها فى مدينة جيوتى عن ٣٠ م ، والأمطار قليلة للغاية إن لم تكن نادرة ، وهى تتركز فى الفترة الممتدة من أكتوبر إلى أبريل ، بينما يسود الجفاف التام فى الفترة من مايو الى اكتوبر وهى فترة الخماسين . ومتوسط المطر السنوى يتراوح بين ٣٧ سم على الساحل وحوالى ٥٠ سم فوق المرتفعات .^(١)

وتعتبر المياه الجوفية المصدر الرئيسى للمياه فى جيوتى ، ويرجع ذلك إلى عدم انتظام سقوط الأمطار ، حيث تمر سنوات دون أمطار ، خاصة فى الأجزاء الشمالية من البلاد . والمشكلة الرئيسية التى تواجه استخدام المياه الجوفية تكمن فى انخفاض منسوب هذه المياه مما يزيد من تكاليف الحفر . فقد اثبتت الدراسات الفرنسية أن تكاليف حفر البئر الواحد فى الشمال تصل الى ١٨ مليون فرنك جيوتى . ، فى حين تنخفض هذه التكاليف فى الجنوب الى نحو ثلاثة ملايين فرنك فقط . وتتركز معظم الآبار المحفورة حول الطرق الرئيسية وبالقرب من المدن والقرى . وتقع أكبر خزانات المياه الجوفية بالقرب من دخیل فى الجنوب ، ويعد المصدر الرئيسى لتعذية مدينة جيوتى .

وضعف التربة وموارد المياه انعكس على ضآلة المساحات المتزرعة وضعف

(١) Ibid.

• الدولار الأمريكى يبادل نحو ١٧٥ فرنك جيوتى (١٩٧٤ م)

الدور الذى يقوم به قطاع الزراعة فى اقتصاد الدولة . فالزراعة تكاد تتركز فى منطقة دخيل فى الجنوب الغربى ومنطقة عمبولى بالقرب من مدينة جيبوتى ، والمركب المحصولى يكاد يقتصر بصفة أساسية على الخضروات والفواكه فضلا عن الذرة فى الأجزاء الداخلية ، وواضح أن المركب المحصولى قائم على خدمة مدينة وميناء جيبوتى ، الى جانب المدن الرئيسية الأخرى . أما الذرة فيمثل الغذاء الرئيسى للسكان فى الأجزاء الداخلية .

وتعتبر الثروة الحيوانية وما يرتبط بها من انتاج أحد مقومات الاقتصاد الوطنى والنشاط الرئيسى لغالبية السكان . وليس هناك مراعى دائمة وانما ترتبط هذه المراعى بسقوط الامطار ، حيث تتحول معظم أجزاء البلاد فى اوقات المطر الى مراعى مؤقتة ، يحول فيها البدو بقطعانهم . وتتركز المراعى الرئيسية على المرتفعات الجنوبية ، حيث يوجد ما يقرب من ٨٠ الف هكتار من المراعى المؤقتة والشوكية . (١) .

والمركب الحيوانى لجيبوتى - طبقا لتقديرات عام ١٩٧٥ م (٢) - يتراوح بين ٦٦٣٠٠٠ رأس من الماعز والأغنام ، ١٩٠٠٠٠ رأس من الماشية وحوالى ٢٤٠٠٠ ناقة وجمل . وطبقا لتقديرات منظمة الأغذية (٣) العالمية لعام ١٩٧٥ فإن حجم المنتجات الحيوانية بلغ حوالى ٣٠٠٠ طن متري من اللحوم ، ٦٠ طن متري من الفضلات الصالحة لغذاء الإنسان ، فضلا عن ٥٠ طن متري من الجلود .

٢ - صيد البحر : على الرغم من طول سواحل جيبوتى إلا أن صيد البحر لا يمثل موردا هاما من موارد الثروة . ولعل ذلك يرجع إلى ضيق الرفرف القارى أمام الساحل الجيبوتى وقلة مراسى الصيد .

وقد بلغ إنتاج الأسماك عام ١٩٧٤ م حوالى ٣٨٠ طن متري (٤) ، وهى

(١) المكتب المركزى العربى للأحصاء أنشأه على جيبوتى وجزر القمر . القاهرة : مجلس الوحدة

الاقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٢٨
(2) "Djibouti" The Europa Year Book, op. cit., pp. 276. 279.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

كمية لا تكفى لقيام صناعة محلية عليها ، ويستهلك معظمها محليا ، خاصة بين سكان المدن . وتصدر كميات محدودة من الأنواع الممتازة إلى فرنسا يوميا . وتعتبر أبوك وتاجورة أهم مراكز الصيد في جيبيوتى .

٣- الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الدراسات الدولية الجيولوجية أثبتت وجود رواسب من النحاس جنوب غرب غبة الخراب ، وكذا رواسب الجبس جنوب بحيرة عسل إلا أنه حتى الآن لم يستخرج أى معدن أو وقود معدنى في جيبيوتى .

والمورد المعدنى الوحيد المتوفر في جيبيوتى والذي يتركز حوله النشاط التعدينى يتمثل فى الملح البحرى . وتنتشر الملاحات بالقرب من الساحل بين أبوك وتاجورة وفى الأجزاء الداخلية بالقرب من البحيرات التى يقع منسوبها جميعا تحت مستوى سطح البحر بأكثر من ١٥٠ مترا . وهذه البحيرات ماهى إلا تمزق فى القشرة الأرضية على شكل شقوق مفتوحة Open Fissures تنمشى مع خطوط الانكسارات والصدوع ، ويزيد ارتفاع قطاعها الرأسى عن ١٥٠ مترا فى أغلب الأحيان . والمياه التى تملأ هذه الفجوات والشقوق ماهى إلا بقايا مياه البحر الذى كان يغمركل أنحاء منخفض العفر ، وذلك قبل حركة الرفع التى أدت إلى ارتفاع الحافة الشرقية المائلة فى الب الدناكل ، والتى صاحبها نشاط بركانى أدى الى ارتفاع أجزاء كثيرة من المنخفض إلى ما فوق سطح البحر .^(١)

ولقد ظل الملح لفترات طويلة يحتل مكانا بارزا فى الناتج القومى لجيبيوتى ، خاصة فى الأربعينات والخمسينات من هذا القرن ، ثم انخفض إنتاجه بشكل واضح للغاية مع الستينات ، وأصبح ما ينتج لا يكفى إلا حاجة الاستهلاك المحلى . فقد انخفض إنتاج الملح من ٤٢٧ ألف طن متري عام ١٩٤٤ إلى ثلاثة آلاف طن متري فقط عام ١٩٦٠ . كما انخفضت نسبة صادرات الملح إلى إجمالى الصادرات من ٩٧٤٪ عام ١٩٤٤ إلى ٢٣٣٪ فقط عام ١٩٦٠ .^(٢)

(١) Gibbon. I, op. cit.

(٢) أضواء على جيبيوتى وجزر القمر . المصدر السابق ، ص ٣٨ ، جدول ١٠ .

وتفيد الدراسات الأولية التي أجراها معهد الأبحاث الجيولوجية في جيوتي عن وجود طاقة حرارية جوفية Geothermal Energy هائلة^(١) في المنطقة المحصورة بين بحيرة عسل وغابة الداي وهي منطقة تتخللها فوهات بركانية ما زالت محتفظة بجويوتها البركانية ، شأنها في ذلك شأن بقية أنحاء منخفض العفر أو الدناكل .

٤ - النقل : يلعب النقل البحري دورا هاما ورئيسيا في ربط جيوتي والدول التي تظاهرها بالعالم الخارجي .

ويعتمد النقل كليا على ميناء جيوتي ، كميناء ترانزيت وتوصيل بالدرجة الاولى . ولاشك أن حركة ونشاط الميناء قد تأثر كثيرا بتدهور طريق البحر الأحمر عقب اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م . فقد انخفض عدد السفن التي زارت الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٧٠٫٧٪ من عدد السفن ١٩٦٥ م ، كما انخفض حجم البضائع المفرغة على أرصفة الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٦٠٫٣٪ عن حجم البضائع المفرغة عام ١٩٦٥ م . وبالمثل انخفض حجم البضائع التي تم شحنها عام ١٩٦٩ م بنسبة ٢١٫٥٪ عن عام ١٩٦٥ (انظر جدول : ٧)

جدول رقم (٧)

السنة	عدد السفن	حمولة البضائع المفرغة (طن متري)	حمولة البضائع المشحونة (طن متري)
١٩٦٥	٣٠٧٤	٢٤٠ ٠٠٠	١٤٤ ٠٠٠
١٩٦٩	٩٠٠	٨٣٣ ٠٠٠	١١٣ ٠٠٠

المصدر : أشرطة على جيوتي ، المصنر السابق صص ٤٧ - ٣٨ .

(١) تبين من هذه الدراسات أن هذه الحرارة الجوفية تبلغ قوتها حوال ٢٠٠ درجة مئوية وذلك عند عمق

١١٣٧ مترا . يمكن مراجعة :

Afar and Issa "Africa Contemporary Record, 1975, 76; London Rex Colling.s, 1976, p. 411

« يعتبر منخفض الدناكل منطقة ضعف واضحة في قشرة الأرض نتيجة لموضعه كمناطق التقاء Junction Area بين ثلاثة محاور صدعية رئيسية تمثل في حوض البحر الأحمر وخليج عدن والصدع الاثيوبي ، لذا ظلت هذه المنطقة مركزا رئيسيا للنشاط التكتوني والبركاني منذ عهود مسجلة وحتى الوقت الحاضر .

ودولة مثل جيبوتي لا تصنع إلا المرطبات والمشروبات الغازية ولا تصدر سوى الجلود ، فإن ميناءها ترجع أهميته ونشاطه أساسا إلى تقديم خدماته للدول الأخرى ، خاصة أثيوبيا التي يتوقف جزء كبير من حركة الميناء على وارداتها وصادراتها . كما أن ميناء جيبوتي يقدم خدماته للسفن التي ترفض الانتظار في عرض البحر أمام ميناء جدة لتأخذ دورها .

وارتباط نشاط ميناء جيبوتي بعوامل وظروف خارج نطاق الإقليم السياسى يشكل فى حد ذاته خطرا على الاقتصاد الوطنى الذى يعتمد بدرجة كبيرة على عائدات الميناء وتجاوة الترانزيت .

وتشير الأرقام الى حدوث انخفاض ملحوظ فى نشاط الميناء فى السنوات الأخيرة حتى بعد إعادة فتح قناة السويس للملاحة عام ١٩٧٥ م فقد انخفض حجم البضائع التى تم تفريغها على أرصفة الميناء عام ١٩٧٩ م بنسبة ٩٤٫٨٪ عن عام ١٩٧٠ م ، كما انخفض أيضا حجم البضائع التى تم شحنها من أرصفة الميناء بنسبة ٧٥٫٥٪ . (أنظر جدول : ٨) .

جدول رقم (٨)

نشاط الميناء قبل وبعد فتح قناة السويس

السنة	البضائع المفرغة	البضائع المشحونة
(١) ١٩٧٠	٩٩٥ ٠٠٠	٨٨ ٠٠٠
(٢) ١٩٧٩	٥١١٧٧	٢١ ٥٥٢

المصدر :

(١) أعضاء على جيبوتي ، ص ٤٨ جدول ١٦ .

(2) Port de commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

وهذا التغير الواضح فى نشاط الميناء يمكن تحليله بعدة عوامل وظروف طرأت على المناطق المحيطة والتي يقوم الميناء بخدمة هذه الظروف ، توسيع ميناء جدة بحيث أصبح من الممكن الاستغناء عن خدمة التوصيل التى كان يقدمها

ميناء جيبوتي ، خاصة وأن ميناء جدة يبيع وقودا للسفن المارة بالبحر الأحمر بسعر أقل بنسبة تصل إلى ٣٠٪ عن السعر الذي يبيع به ميناء جيبوتي . كما يرجع هذا التغيير إلى قيام إثيوبيا بمعاونة الاتحاد التنوفيتي وإسرائيل بتوسيع وتطوير ميناء عصب على ساحل أريتريا ، والتوسع في استخدامه والاعتماد عليه ، خاصة بعد انضمام جيبوتي للجامعة العربية وتعدد محاولات تخريب الخط الحديدى الممتد بين جيبوتي واديس ابابا . وتشير الإحصاءات إلى أن نسبة البضائع التى تم تفريغها فى ميناء جيبوتى لحساب أثيوبيا لم ترد عن ٢٧٩٪ من جملة الواردات عام ١٩٧٩م كما أن نسبة البضائع التى تم شحنها لحساب أثيوبيا لم تشكل سوى ٧٧٪ من جملة البضائع التى تم شحنها من أرصفة ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩ . علاوة على ذلك ، فإن قيام سلطات جيبوتى بمقاطعة السفن الاسرائيلية قد ساهم فى تدهور نشاط الميناء ، حيث ان نشاط هذه السفن كان يشكل ٥٪ من حركة ونشاط الميناء تقريبا . انظر جدول : ٩

جدول رقم (٩) حركة البضائع فى ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩

بيان الحركة	جيبوتى	٪	اثيوبيا	٪	الصومال	٪	مناطق أخرى	٪	الجملة
الوارد	٣٦٣٦٧	٧١١	١٤٢٧٥	٢٧٩	٥٣٥	١٠	—	—	٥١١٧٧
(بالطن)									
المصدر	٤٨٨٦	٢٢٧	١٦٦١	٧٧	٤٢	٠٢	١٤٩٦٣	٦٩٤	٢١٥٥٢
(بالطن)									
الجملة	٤١٢٥٣	٥٦٧	١٥٩٣٦	٢٢٠	٥٧٧	٠٨	١٤٩٦٣	٢٠٥	٧٢٧٢٩

Port de Commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

المصدر :

ولاشك أن تدهور قطاع الخدمات قد انعكس بصورة مباشرة على الاقتصاد الوطنى الذى يعتمد بصورة شبه كاملة على هذا القطاع الاقتصادى ، ولذا فقد

أصبحت البطالة تشمل ما يقرب من ٨٠٪ من القوة العاملة بعد أن كانت تتراوح قبل ذلك ما بين ٤٠ - ٦٠٪^(١).

وشبكة الطرق الداخلية ترتبط الى حد كبير بمدينة جيبوتي ، سواء كمنفذ بحري أو كمنفذ جوي وحيد .

فالخط الحديدى الذى يربط أرصفة ميناء جيبوتي بأديس ابابا ، يقطع خلالها مسافة تبلغ نحو ٨٨٠ كيلو مترا ، منها ٩٨ كيلو متر فقط داخل أراضي جيبوتي . وخلال هذه المسافة يمر الخط بوديان وجبال حتى يصل الى أديس ابابا على ارتفاع ٢٥٠٠ مترا تقريبا فوق سطح البحر ، وهو يستغل الصدع الأثيوبى فى صعوده الى الهضبة . ويقطع القطار هذه الرحلة ثلاث مرات أسبوعيا ينقل خلالها الركاب والبضائع .

ونشاط ميناء جيبوتي يتوقف الى حد كبير على نشاط هذا الخط الحديدى ، فحتى منتصف السبعينات كان هذا الخط ينقل ما يقرب من ٦٠٪ من واردات اديس ابابا وحوالى ٤٠٪ من صادراتها ، وهى تقريبا كل واردات وصادرات اثيوبيا من خلال الميناء . ولذلك فإن أى محاولة لتعطيل هذه الخط كانت تؤدى إلى إصابة الميناء بالشلل ، مثال ذلك ما حدث فى أوائل عام ١٩٧٧م حين قام الثوار بتدمير ثلاثة جسور يمر فوقها الخط الحديدى مما أدى إلى تكديس البضائع على أرصفة الميناء .

أما الطرق البرية فيصلح إجمالاً طولها حوالى ١٦٥٠ كيلو مترا تقوم بالربط بين جيبوتي والمدن الساحلية من ناحية ، وبين المدن الداخلية من ناحية أخرى ، خاصة على صعيح ودخيل ويوبوكى ودورا . ومن جملة أطوال هذه الطرق هناك ما يقرب فقط من ٧٥ كيلو مترا عبارة عن طرق أسفلتية ، بينما بقية الطرق معظمها عبارة عن مسالك رملية يقتصر استخدامها على موسم الجفاف ، ولذلك كان الجمل - ولا يزال - وسيلة رئيسية من وسائل النقل فى البادية المحيطة بجيبوتي وتاجورة .

(1) Morgan, E. op. cit.

ومن هنا يمكن القول بأن شبكة النقل الداخلى فى جيوتى لا تكاد تغطى سوى أجزاء محدودة من البلاد ، وهى عاجزة عن ربط انحاء المنطقة السياسية لرءاء هذه الطرق واقتصارها على العمل فى مواسم معينة . لذلك فالطرق تمثل نقطة ضعف واضحة فى جسم الدولة .

وواضح من العرض السابق لموارد المنطقة السياسية أنها محدودة للغاية وتتميز بالضعف الشديد الأمر الذى يجعل من جيوتى دولة تابعة ، تعتمد على العالم الخارجى اعتمادا رئيسيا لتوفير حاجاتها الضرورية . وتشير أرقام التجارة الخارجية عام ١٩٧٣^(١) . إلى أن قيمة الواردات بلغت ١٢٦٧٥١ مليون فرنك جيوتى فى حين أن الصادرات لم تزد قيمتها عن ٣٤٩٨٥ مليون فرنك فقط .

وداخل هذا الضعف العام الذى تمثله الموارد ، هناك نقطة ضعف خاصة ورئيسية تتمثل فى اعتماد جيوتى على الخدمات التى يبيعها الميناء للدول المجاورة ، خاصة اثيوبيا التى تمر معظم تجارتها الخارجية عبر ميناء جيوتى . ولذا فإن تدهور نشاط الميناء أدى إلى تدهور الاقتصاد الجيوتى الذى يقوم على الخدمات وليس على الإنتاج ، وفى مثل هذه الحالة فإن الدولة قد تلجأ إلى استئلال الوظيفة الحرية للميناء وبيعها لإحدى القوى العظمى كبديل عن تدهور الوظيفة التجارية للميناء .

سكان المنطقة السياسية .:

١ - حركة السكان : لا تتوفر بيانات رسمية ديموجرافية كافية يمكن الاطمئنان إليها والاعتماد عليها فى تتبع حركة السكان واتجاهات نموهم ، لذا فالأرقام المتاحة عبارة عن تقديرات باستثناء التعداد الذى أجري عام ١٩٦١/ شاملا لكل سكان البلاد ، حيث كانت التعدادات السابقة قاصرة على سكان البلاد من غير الوطنيين .

(1) The Europa Year Book, op. cit.

و يشير تعداد عام ١٩٦١/٦٠^(١) الى أن عدد سكان جيوتى بلغ ٨١ ٠٠٠ نسمة ، بينما تشير التقديرات الى أن عدد السكان بلغ عام ١٩٦٧ نحو ١٢٥ ٠٠٠ نسمة^(٢) وحوالى ٢٢٠ ٠٠٠ نسمة عام ١٩٧٦^(٣) . وبهذا يكون عدد سكان المنطقة السياسية قد زاد بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٦٧ بنسبة ٣٥٪ ، وحوالى ٤٣٪ بين تقدير عامى ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ ، وحوالى ٦٣٪ بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ .

ومعدل نمو سكان جيوتى على هذا النحو يعد من معدلات النمو المرتفعة للغاية بالنسبة للمجتمعات السكانية المتقدمة والعادية بالنسبة لسكان الدول النامية ، حيث ان متوسط الزيادة السنوية فى الفترة ما بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ بلغ حوالى ٣٫٩٪ سنويا ، فى حين يزيد هذا المتوسط السنوى الى ٤٫٣٪ فيما بين عام ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ .

وكان يمكن لحركة النمو السريعة التى يتميز بها سكان جيوتى أن تكون أحد جوانب القوة التى تمسب لصالح هذه الدولة ولكن ضعف الموارد المتاحة يجعل من هذه الزيادة نقطة ضعف وعبئا إضافيا على الموازد .

وهذا المعدل المرتفع الذى ينمو به سكان جيوتى إنما يرجع إلى ارتفاع معدل الزيادة الطبيعية الذى يبلغ حوالى ٣٫٤٪ فى الألف . فعند المواليد عام ١٩٧٠ بلغ ٤٢ فى الألف فى حين بلغ معدل الوفيات ٧٫٦ فى الألف . وتأق الزيادة فى المواليد على الرغم من أن نسبة الاوربيين تصل الى ٧٪ من مجموع السكان . كما أن نسبة سكان الحضر تصل الى ٤٩٫٦٪ ولعل زيادة المواليد إنما ترجع بالدرجة الأولى الى عادات وقيم اجتماعية تسود بين أهل البادية ، فحياة الترحال التى يعيشها الذكور - على سبيل المثال - أدت الى تعدد الزوجات بتعدد أماكن الاستقرار المؤقت فضلا عن زيادة النسل كقيمة اجتماعية وزينة للتفاخر بين

(1) Macropedia, vol. I, pp. 163-164

(2) Ibid.

(3) Demographic Year Book, op. cit, pp. 151-157, Table 4.

الرجال . ويبدو أنه اذا كانت البادية هي المستولة بصفة أساسية عن زيادة عدد المواليد ، فلاشك أن انخفاض معدل الوفيات هي مسئولية سكان الحضر .

٢ - التكوين الاجتماعي : النظام القبلي لا يزال هو النظام الاجتماعي السائد بين سكان جيبوتي ، حيث ينقسم السكان قبليا الى العفر (الدناكل) والعيسى ، وهذا الانقسام القبلي لا يستند الى ميراث عرقية أو اجتماعية واضحة . فقبائل العفر والعيسى تشكلت نتيجة لتزاوج عدد كبير من الهجرات السامية القديمة التي جاءت من شبه الجزيرة العربية إلى شرق أفريقيا واختلطت بالعناصر الأفريقية التي يطلق عليها اسم النيليون والحاميون أو أنصاف الحاميين . ولذا نجد تشابها في الملامح الجسدية بين أبناء العفر والعيسى ، حيث الرأس الطويل والأنف الدقيق نسبيا مع قامة تميل إلى الطول ، الى جانب ذلك فإن الدين الإسلامي يجمع بينهما كنظام اجتماعي واقتصادي كامل . كما أن كلا الطرفين يعيش على الرعي والثروة الحيوانية بصفة أساسية .

وإذا كان كل من العفرى والعيسى يتحدث في مجتمعه بلغته الخاصة العفرية أو الصومالية ، إلا أنها عندما يتحدثان سويا تصبح العربية هي لغة التفاهم المشترك .

والعفر أو الدناكل أحفاد سلطنة (آدال) القديمة التي كانت دائما همزة الوصل بين بلاد العرب وملكة اكسوم الحبشية . وهم يتركزون على السواحل وفي الداخل تجاه الشمال والغرب ، بحيث تترامى بقية كتلتهم داخل الأراضي الاثيوبية غربا واريتريا شمالا .

أما قبائل العيسى فهم عبارة عن مجموعة قبائل ذات أصول صومالية ، غالبية أفرادها يعيشون حياة البداوة والترحال خلف جبالهم وقطعانهم . وهم يتركزون في القسم الجنوبي من البلاد ، بحيث تترامى كتلتهم الرئيسية داخل الحدود الصومالية .

وبخلاف الصراع التقليدي على الكلاً والماء ، فإن الشيء الذي يمكن أن يميز العفرين عن العيسيين يتمثل في أن السلطة الأدبية في المجتمع العفرى ، سواء في

القرية أو المدينة ، إنما تكون لسلطان يتولى أمور التحكم بين الناس . ومن هنا تعددت سلاطين العفر بتعدد نجوعهم وقراهم . أما قبائل العيسى فيسود بينها نظام أو فكرة الملك الواحد (الاوجاز) الذى يستمد سلطته المعنوية من اعتقاد مؤداه أن الرب يستمع ويستجيب لدعائه .

وقد لعبت الإدارة الفرنسية دورا بارزا فى تعميق هذا الانقسام القبلى . ضمن المبدأ الاستعمارى التقليدى « فرق تسد » ، بل انها جعلت من هذا الانقسام عنوانا للبلاد عندما اطلقت عليه اسم (اقليم العفر والعيسى) .

واستطاعت من خلال هذا المبدأ أن تحبط كل الجهود التى بذلت لانشاء جبهة وطنية متحدة تجمع كل السكان وتوحد بينهم ، حتى أنه بالرغم من أن أحزابا عديدة قد قامت فى الإقليم إلا أن جوهرها الحقيقى كان منقسما بين العفر والعيسى ، وقد ازدادت حدة الانقسام خلال التطورات التى مرت بها البلاد قبل الاستقلال ، حين زادت مطالبة الصومال بالإقليم وزاد تأييدهم ومناصرتهم لقبائل العيسى الصومالية التى تشكل الأغلبية العددية . وفى مواجهة ذلك قامت أثيوبيا هى الأخرى بدعم وتأييد العفر ، خاصة بعد أن فضحت فرنسا سجلات قيد الناجحين لقبائل العيسى ، بعد أن ظلت مغلقة دونهم إلا بشروط مشددة . وبذلك تغير ميزان القوى فى الإقليم لصالح قبائل العيسى الصومالية ، خاصة بعد تدهور وتفكك الحزب العفرى بقيادة على عارف .

وعلى الرغم من أن مفاوضات الاستقلال قد قسمت السلطة السياسية بين العفر والعيسى ، فتولى « حسن جوليدي » العيسى رئاسة الجمهورية وتولى « أحمد ديني » العفرى رئاسة الحكومة إلا أنه يبدو أن هذه الصيغة السياسية لا تشكل أساسا راسخا لاستمرار الاستقرار السياسى ، وذلك يرجع الى أن هذا الاقليم السياسى يمثل مطالبا جيوبوليتيكيا لكل من دولتي الصومال وأثيوبيا ، ولذا تسعى

• لقد اتبعت فرنسا كل الأساليب للفرقة بين العفر والعيسى ، حتى أنها أصدرت قانونا خاصا بمنع الزواج بين أبناء وبنات العفر والعيسى ، بل فرقت فى الأحياء التى يقيمون بها . يمكن مراجعة : حمدى الطاهرى . المصدر السابق ، ص ١١٥ .

كل منها الى حماية وتدعيم جسور اتصالها بالجناح القبلى التابع لها ، وهو الأمر الذى يؤدى إلى تثبيت جذور هذا الانقسام القبلى الذى يهدد التماسك القومى .
ويزيد من خطورة هذا الانقسام الاجتماعى السياسى القائم فى جيوبوتى حقيقة أن الدول الكبرى تقوم هى الأخرى بمشاركة كل من الصومال وأثيوبيا ، فى عملية شد الحبل القائمه فوق أرض جيوبوتى . فغالبا ما تقوم الدول الإقليمية بتقمص أدوار القوى الكبرى .

والى جانب الانقسام القبلى ، هناك أيضا انقسام بين الوطنيين وغير الوطنيين الذين أتى بهم الموقع الاستراتيجى الى البلاد . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٦ فإن السكان غير الوطنيين قد بلغ عددهم حوالى ٦٧٠٠٠ نسمة^(١) ، أى ما يوازى ٣٠٪ من جملة السكان . وغالبية السكان غير الوطنيين من الفرنسيين واليمنيين . ولا شك أن اتساع حجم السكان غير الوطنيين وتعدد أصولهم يؤثر على درجة التماسك الاجتماعى والسياسى ، والتجانس الثقافى والحضارى .

٣- توزيع السكان : توضح بيانات جدول^(٢) ، أن هناك تفاوتا واضحا فى توزيع السكان على انحاء المنطقة السياسية . فالملاحظ أن ثلاثة أرباع السكان تقريبا يتركزون فى القسم الجنوبى من البلاد ، وهذا راجع الى عدة عوامل ، منها توفر مياه الآبار والعيون وارتفاع منسوب المياه الجوفية ، وامتداد الخط الحديدى الذى يربط بين جيوبوتى وأديس ابابا ، الذى ساهم فى نشأة مدن على صبيح ، دخيل ، وعسيلة ، فضلا عن وجود ميناء جيوبوتى فى جنوب البلاد .

وداخل القسم الجنوبى نفسه ، يتفاوت توزيع السكان بصورة واضحة ، حيث يتركز نصف السكان على الشريط الساحلى تجاه الشرق . فبلدية جيوبوتى وحدها تضم نحو نصف سكان البلاد تقريبا بالرغم من أنها تعد من أصغر المديرىات مساحة . وهذا أمر طبيعى يتفق مع وجود المنفذ البحرى الرئيسى ، الذى يعتمد عليه الاقتصاد الوطنى اعتمادا رئيسيا ، وحيث تتوفر فرص العمل والخدمات العامة .

(1) The Europa Year Book, op, cit.

ولا شك أن هذا التفاوت الصارخ في توزيع السكان يضعف من قدرة السكان على التحكم في المنطقة السياسية بقدر متوازن . كما أن تركيز السكان في منطقة ميناء جيبيوتي بهذه الصورة الواضحة يؤكد حقيقة أن دولة جيبيوتي دولة ميناء بالدرجة الأولى .

جدول رقم (١٠)

توزيع السكان حسب المديريات طبقاً لتقدير عام ١٩٦٧

الاجمالى	أوبوك	على صبيح	تاجورة	دخيل	جيبوتي
١٢٥٠٠٠	٩٠٠٠	١١٠٠٠	٢١٠٠٠	٢٢٠٠٠	٦٢٠٠٠
%١٠٠	٧,٢	٨,٨	١٦,٨	١٧,٦	٤٩,٦

Source: Macropedia, vol. I, p. 163.

المصدر :

الخلاصة :

لعل أهم ما يسترعى الانتباه بالنسبة لدولتي منطقة الارتباط الرئيسى ، أن الموقع البحرى يلعب دوراً رئيسياً في تشكيل الملامح الأساسية للمظهر السياسى ، وما يعتريه من جوانب قوة ومواطن ضعف .

فالموقع الاستراتيجى لكلا الدولتين - والذى أتاح لها التحكم بصورة فعالة ومباشرة في خاصرة منطقة المدخل - قد جذب من قوى الاستعمار الاستراتيجى كلا من إنجلترا وفرنسا ، حيث قامت كل منهما باختيار النقطة الأكثر تحكماً على جانبى مضيق باب المندب ، واصطنعتا لنفسها كنقطة نفوذ وتحكم ، فاختارت إنجلترا عدن على الجانب الشرقى ، واختارت فرنسا جيبيوتي على الجانب الغربى . ومن هنا كان الأساس في صنع المنطقة السياسية لكل من اليمن الجنوبية وجيبوتي هو الاستعمار الاستراتيجى .

ولم يتوقف تأثير الموقع على المساهمة في نشأة المنطقة السياسية للدولتين ، بل امتد تأثيره لكثير من الملامح الأساسية للدولتين ، أهمها ما يلى :

١ - اضطراب الحدود وعدم استقرارها بحكم النشأة الاستعمارية وتخطيطها الذى لم يراع فيه أى قواعد جغرافية سياسية ، مما جعلها مفروضة على تكوينات تضاريسية وقومية واجتماعية واقتصادية متشابهة .

٢ - اعتماد الدولتين على خدمات الميناء كمورد رئيسى من موارد الناتج الوطنى . ولذلك كان الاقتصاد الخدمات هو السمة الرئيسية لاقتصاد الدولتين ، ونقطة الضعف الأساسية فى الهيكل السياسى ، حيث ان أى تدهور يصيب طريق البحر الأحمر يعنى تدهورا مماثلا فى الاقتصاد الوطنى ، خاصة وأن طريق البحر الأحمر يسهل غلقه وتعطيله لضيق حوضه إلى حد الاختناق عند الأطراف .

واعتماد الاقتصاد الوطنى فى الدولتين على قطاع الخدمات كان يقابله إهمال لقطاع الإنتاج ، خاصة قطاع الزراعة الذى يشغل به غالبية السكان ، وساعد على ضعف قطاع الإنتاج ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين ، والتخطيط الاستعمارى لاقتصاد الدولتين ، الذى قام على الاهتمام بقطاع الخدمات الذى يربط مباشرة بمصالحه فى مثل هذه الدول .

٣ - ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين . هذا الضعف شمل سيادة ظروف الجفاف واتساع نطاق التربة الصحراوية ذات الإنتاجية الضعيفة ، فضلا عن ندرة الموارد المعدنية والتى تكاد تقتصر على الأملاح ، وانعدام الوقود المعدنى واعتماد البلاد على استيراده من الخارج . وقد أدى ضعف الموارد إلى ازدياد اعتماد عدن وجيبوتي على العالم الخارجى لسد هذا العجز الشامل فى الموارد الأساسية ، بما يحتم التبعية السياسية لدول العالم الغنية ، ومحاولة استغلال أى موارد متاحة لسد هذا العجز بما فى ذلك الموقع الاستراتيجى الذى يعد من أهم موارد الدولتين .

٤ - تعدد الأصول العرقية والثقافية والحضارية لسكان الدولتين بحكم الانفتاح على العالم الخارجى ، الذى فرضه الموقع البحرى المكشوف ، على

طريق عالمى يزخر بتيارات الحركة البشرية . ولذا تتميز الدولتان بانساع نسبي في حجم السكان غير الوطنيين .

٥ - الانفتاح الفكرى والايديولوجى على العالم الخارجى بحكم الموقع البحرى المفتوح ، مما أدى إلى تميز المناخ الاجتماعى والسياسى عن بقية المناخ العام السائد فى المنطقة .

ولا شك أن هذا الانفتاح يجعل من أرض الدولتين تربة خصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الراديكالية غير المألوفة فى هذه المنطقة التقليدية من العالم . كما أن هذا الانفتاح قد أضعف النظام القبلى الذى يميز دول هذه المنطقة ، وحد من تأثير هذا النظام القبلى على النظام الاجتماعى والسياسى فى الدولتين .

* * *

الفصل الخامس
الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط
الثانوي بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل الخامس

الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى

بالمدخل الجنوى للبحر الأحمر

يشمل هذا الفصل على دراسة الوحدات السياسية الواقعة فى منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر والتي تتحكم فى المدخل الجنوى وتتأثر به بصورة ثانوية وغير مباشرة ، وذلك بحكم عامل الموقع والمسافة .

وتتمثل هذه الوحدات السياسية فى كل من اليمن الشمالية على الجانب الآسىوى من المدخل وكل من الصومال واثيوبيا على الجانب الاغريقى .

أولاً : دولة اليمن الشمالية

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية لليمن الشمالية بتاريخ الركن الجنوى الغربى من شبه الجزيرة العربية ، هذا الركن أتاح له خصائصه الجغرافية أن يظهر بشخصية متميزة عن بقية أنحاء شبه الجزيرة .

فلوقع أتاح لهذا الركن أن يطل مباشرة على مسطحات مائية ، تقوم بتحديد الخصائص البحرية للكتل الهوائية المارة فوقها . وفى نفس الوقت فإن هذا الركن يتميز بقمم جبلية شاهقة الارتفاع ، يصل ارتفاع بعضها - كقمة النبى شعيب - الى أكثر من ٤٠٠٠ متر . ويساعد هذا الارتفاع الشاهق على تصعيد الهواء والحصول على ما به من بخار ماء على هيئة امطار ، وتجميعها داخل اودية عديده تهيئ من القمه الى السفح . كما أن هذا الارتفاع الشاهق ساهم فى تعديل تأثير خط العرض وتلطيف درجة الحرارة .

وقد أتاح هذه الظروف الطبيعية مجتمعة أن تصبح مرتفعات اليمن مركزا للاستقرار البشرى المرتبط بنظام زراعى شامل لا يوجد له مثيل فى بقية أنحاء شبه الجزيرة .

وكان لتضرر السطح وتقطعه أثره في عدم وجود مراكز استقرار كبيرة ومتصلة ، مما يتيح للنظام القبلي أن ينمو في ظل تقطع الاستقرار وعدم اتصاله . ولذلك فإن النظام القبلي يعتبر من أهم ما يميز النظام الاجتماعي والسياسي على مرتفعات اليمن ، هذا النظام الذي يقوم على العصبية ووحدة الدم . وارتباط النظام القبلي اليمنى بالزراعة المستقرة أدى إلى قيام نظام قبلي إقطاعي ، حيث يمتلك رئيس القبيلة الأرض .^(١)

ويمكن القول بأن التكوين الحديث للمنطقة السياسية لليمن الشمالية ، يرتبط بالملكة المتوكلية اليمنية التي ظهرت على الخريطة السياسية في أعقاب الحرب العالمية الأولى . وترتبط هذه الملكة بحكم الإمامة الذي يرتبط بدوره بالمذهب الزيدي . هذا المذهب الذي فر به أتباعه من بغداد إلى شال اليمن يتحصنون بطبيعتها الجبلية للتعصبة واتخذوا من صعده مركزا لهم .

وقد بلغت هذه الدولة أقصى اتساع لها في عهد الامام المتوكل اسماعيل . عام ١٥٤٤ ، حيث كانت تمتد من صعده شمالا إلى يافع وحضرموت ولحج وعدن جنوبا ، وبالإضافة الى بعض أجزاء من سهل تهامة . والجدير بالملاحظة أن حدود هذه الدولة لم تكن معروفة حتى عهد الإمام يحيى ، حيث أن مسألة الحدود ظلت أكبر مشكلة واجهت الإمام يحيى وهو يحاول القبض على زمام الأمور في اليمن .^(٢)

وتبدأ ملامح المنطقة السياسية لليمن الشمالية في الظهور بعد قيام بريطانيا باحتلال عدن عام ١٨٣٩ ، ووسط حمايتها وسيطرتها على المحميات الغربية في جنوب اليمن من ناحية ، وقيام الدولة العثمانية من ناحية أخرى بإعادة بسط

(١) السيد مصطفى سالم . تكوين اليمن الحديث : اليمن والإمام يحيى ١٩٠٤ - ١٩٤٨ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ ، ص ١٣ .

• للمذهب الزيدي هو الذي ينسب لزيد بن علي بن الحسين بن علي بن أبي طالب ، وهى الرغم من أن أتباعه قد حصروا الإمامة في أولاد فاطمة ، إلا أنهم لم يقصروها على فرع معين ، بل أجازوا لكل فاطمي يتصف بالشجاعة والعلم والزهدة أن يكون إماما واجب الطاعة . ولا شك أن تعدد شروط الإمامة قد أدى إلى تعدد الإمامات وانقسام الدولة على نفسها .

(٢) نفس المصدر ، ص ٢٨

نفوذها على تهامة (١٨٤٩ م) وصنعاء (١٨٧٢ م) ، وجعلوا اليمن ولاية عثمانية .

وهكذا أصبح من الضروري تخطيط الحدود بين منطقتي نفوذ كل من الجانبين . وقد تم بالفعل التوصل إلى اتفاق في مارس ١٩١٤ م ، اعترفت من خلاله تركيا بالنفوذ البريطاني على الحميات التسع المعروفة باليمن السفلى .

وبعد هزيمة تركيا في الحرب الاولى وانسحابها من المشرق العربي ، قام الإمام يحيى بن حميد الدين بإعلان نفسه حاكما على « دولة اليمن المستقلة » بما في ذلك الحميات الغربية التسع في الجنوب ومنطقة عسير ونجران في الشمال ، وهي الحدود التاريخية الإسلامية لليمن .^(١)

وبسبب هذه النظرة الخاصة للحدود ، كان لا بد أن تدخل الدولة اليمنية في صراع على الحدود مع كل من إنجلترا التي فرضت حمايتها على اليمن السفلى ، والسعودية التي فرضت أيضا حمايتها على الإمارة الادريسية عام ١٩٢٦م ، وذلك بعد قيام الإمام يحيى بطرد الادارسة من ساحل تهامة عام ١٩٢٥م ومحاصرتهم في عسير .

وبالنسبة للحدود الجنوبية ، فقد رفضت بريطانيا أن تعترف للإمام بأي حقوق في الحميات ، ولذا لجأ الإمام الى العنف ، حيث قام جيشه عدة مرات بالهجوم على الحميات وقامت بريطانيا بالرد على الهجمات بالمثل مستخدمة القذف الجوي . وقد انتهت هذه الاشتباكات بعقد معاهدة صنعاء عام ١٩٣٤م ، اعترف من خلالها الإمام بالحدود الجنوبية التي رسمتها اتفاقية مارس عام ١٩١٤م .

وبالنسبة للحدود الشمالية فقد دخلت اليمن بشأنها في سلسلة طويلة من المفاوضات مع السعودية ، والتي انتهت بعقد معاهدة الطائف في مايو ١٩٣٤م^(١) . وقد تم بموجب هذه المعاهدة تعيين الحدود الشمالية ، بينما بقيت الحدود الشرقية دون تعيين أو تحديد .

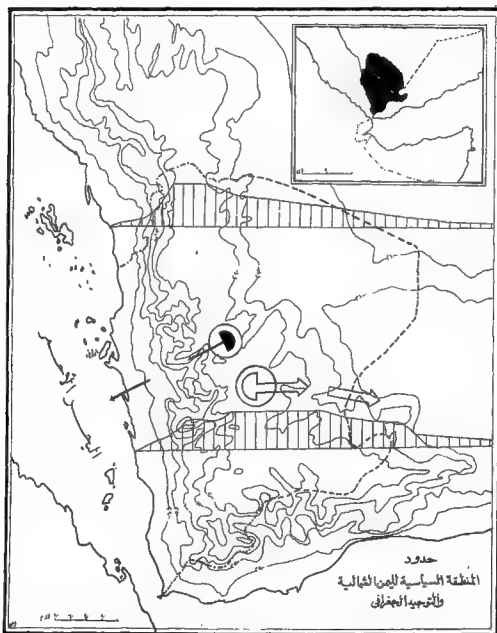
(١) عبد الرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية . الجزء الأول . الرياض : دار

حدود المنطقة السياسية :

تشترك اليمن الشمالية في حدودها البرية مع كل من اليمن الجنوبية والمملكة العربية السعودية

وحدودها مع اليمن الجنوبية ترتبط بالحدود التي رسمتها الاتفاقية الانجلو-تركية عام ١٩١٤ م. وخط الحدود يكاد يتمشى مع السفوح الجنوبية لجبال اليمن ، وهو يبدأ من اكمه الشوب متجها صوب الشمال الشرقى مارا بجبال جغبوب والحواب حيث ينحرف تجاه الشمال الشرقى متمشيا مع السفوح الجنوبية والجنوبية الشرقية لجبال المنيف والخاله والجاه والنهي شعيب ، حيث يتجه بالقرب منه تجاه الشمال الغربى حتى السفوح الجنوبية لجبل أم الامه ، ثم يسير تجاه الشمال الشرقى مارا بمدينة قعطبة وجنوبى مدينة السليمة ، ومن هناك ينحرف تجاه الشمال الغربى حتى مدينة بيجان ، فالشمال الشرقى حتى صحراء الربع الخالى بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٥٤ شرقا وخط عرض ١٤ شمالا .

أما خط الحدود الشمالية فهو يبدأ من نقطة على ساحل البحر الأحمر بالقرب من دوما ، بين مبدى اليمنية والموسم السعودية ، ويتجه ناحية الشمال الشرقى مارا شمال مدينة حرض حتى يصل غربى صعدة ، حيث يتجه صوب الشمال فى خط متعرج يسير بين الجبال تاركا كلاً من الموسم ، المحرقه ، قفل وقدى ، وجبال منيفا وسلا وبنى مالك على الجانب السعودى . ثم ينحنى الخط قرب عقبة العلب نحو الشرق مخترقا شعاف السراه فى جنوب مدينة ظهران وشمال مدينة سحار اليمنيه ، ثم ينحرف نحو الجنوب الشرقى قرب وادى ، حصن ، ويتعرج الحفظ بعد ذلك غير أنه ينحنى ليضم نجران والاخلود ثم يتجه رقا قرب وادى سلح حتى سهل جوب عند مشارف الكيثان الرملية المتصلة بالبحر الخالى . وقد بقيت الحدود الشرقية الشمالية بلا تحديد ، ولو أنه اتفق على أن يتمشى خط الحدود مع الحافة الغربية لصحراء الربع الخالى ، بحيث تصبح نجران ورملة يام ورملة دهم (الاحقاف) جميعها ضمن الأراضي السعودية .



والحدود الشمالية محددة بدقة طبقا لاتفاقية الطائف ، التي راعت مصالح القبائل المنتشرة على طول الحدود ، حتى لا تثار مشاكل حول ولاء أو تبعية إحدى القرى أو القبائل لأحد الطرفين . وقد تم تخطيط هذه الحدود على الطبيعة بواسطة أعمدة يبلغ عددها حوالى ٢٤٠ عموداً^(١) .

وباستثناء الحدود الشمالية فإن حدود المنطقة السياسية ذات طبيعة مؤقتة ، فهى غير محددة بدقة فى الجنوب ، وغير محددة على الإطلاق مع السعودية شرقا ، إلى جانب ذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية أيضا مفروضة على تكوينات عشائرية قبلية واحدة ، ولذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية تعد مناطق اضطراب وعدم استقرار ، خاصة وأنها لا تتماشى مع ركائز طبوغرافية حاسمة الفصل .

ويضايف من الاخطار والمتاعب المتعلقة بالحدود ، أن هذه الحدود البرية تتميز نسبيا بالطول ، إذ يبلغ إجمالى طولها حوالى ١١٣٦٠ كيلو مترا ، أى أن كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ١٤٣ كيلو مترا مربعا من المساحة . كما أن كل كيلو متر من الحدود يقف وراءه حوالى ٥٢٠٤ فردا لحمايته والدفاع عنه .

أما الحدود البحرية فيبلغ إجمالى طولها ٤٤٨ كيلو مترا ، وهى تمتد فيما بين وادى ميدى شمالا إلى مضيق باب المندب جنوبا . والحدود البحرية قصيرة نسبيا ، إذ أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٣٩٩٥ كيلو مترا مربعا من المساحة ، وهى نسبة منخفضة تضعف من ارتباط السكان بالبحر . ويزيد من ضعف الارتباط جذب ساحل تهامة اليمنى وضعف تشرشره وما يترتب على ذلك من قلة المنافذ البحرية الرئيسية وضآلة أحجامها ، فضلا عن صعوبة الاتصال بين البحر والداخل لوجود حوائط صخرية عالية تعوق هذا الاتصال .

ولذا يمكن القول بأن التوجه البحرى لليمن الشمالية يتميز بالضعف النسبى . وانعكس هذا بوضوح فى قلة المؤثرات الخارجية التى نفذت إلى عمق البلاد . مما

(١) السيد مضطكى سالم ، المصدر السابق ، ص ٤٠٩ .

أدى إلى شيوع الجمود الفكرى والرتابة بين السكان ، فضلا عن طابع الجمود الذى يميز النظام السياسى فى اليمن على مر التاريخ ، خاصة حكم الأئمة الذى أخذ على عاتقه تطبيقا صارما لسياسة العزلة ، فانعكس ذلك بدوره على جمود الهياكل الطبقيّة المرتبطة بالبناء القبلى الطائفى معا .

وفى مقابل ضعف التوجه البحرى ، فإنه يمكن القول بأن التوجه البرى أكثر قوة وتأثيرا فى اليمن الشماليّة ، وذلك بحكم انحدار الهضبة تجاه الشرق والشمال الشرقى عبر الحدود البرية ، وما يرتبط بهذا الانحدار من أودية صحراوية تمثل مسارات مفضلة لطرق القوافل والحركة ، وأيضاً بحكم التشابه العضوى الذى يواصل امتداده أيضاً عبر الحدود البرية ويربط بين البنية الاجتماعيّة والاقتصاديّة والقومية لليمن الشماليّة بالبنية المترامية عبر شبه الجزيرة شرقاً .

ولعل قوة التوجيه البرى لليمن الشماليّة هى التى ساعدت المجتمع اليمنى حتى الآن على الوقوف فى وجه المؤثرات الخارجيّة والاحتفاظ إلى حد كبير بخصائصه التقليديّة الاصيلّة ، حتى ان النظام القبلى ما زال يؤدى وظائفه الاجتماعيّة والاقتصاديّة والسياسيّة بصورة فعّالة ونشطة . ولعل ما يدل أيضاً على قوة التوجيه البرى لليمن الشماليّة ان حوالى ٤٥%^(١) من جملة السكان المهاجرين إلى خارج البلاد يستقرون فى الدول الواقعة خلف الحدود البرية شرقاً .

مساحة وشكل المنطقة السياسيّة :

تشير تقديرات الأمم المتحدة^(٢) الى أن مساحة اليمن الشماليّة تبلغ حوالى ١٩٥٠٠٠ كيلو متراً مربعا ، وهى بذلك تعتبر ثالث دولة فى منطقة المدخل الجنوبى من حيث المساحة .

وعلى الرغم من أن اليمن الشماليّة بهذه المساحة تقترب من الدخول فى عداد الدول المتوسطة الحجم إلا أن الطبيعة الجبلية السائدة تقلل من فاعليّة هذه

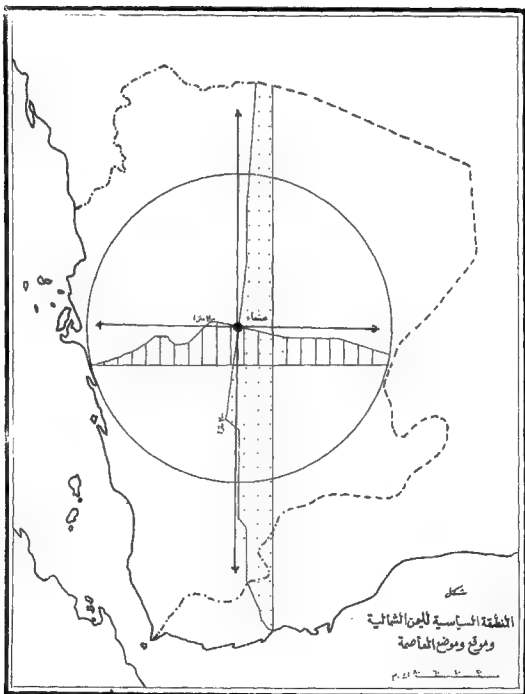
(١) محمد مصطفي . اليمن : الدولة والمجتمع . - القاهرة : النهضة العربية ، ١٩٧٥ ص ٤٣ .

(٢) Demographic Year Book, op. 140-150

المساحة بالنسبة لقوة الدولة ، خاصة فيما يتعلق بصعوبة انسياب الاتصالات والانتقالات بين انحاء المنطقة السياسية وصعوبة التحكم في كافة أنحاء الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة . كما أن الطبيعة الجبلية الوعرة للسطح تقلل من درجة التماسك القومى والوحدة الوطنية ، ويكفى أن هذه الطبيعة الجبلية هي المسئولة عن نشأة النظام القبلى والمسئولة أيضا عن استمراره .

وهذه الطبيعة الجبلية تعد ميدانا غير مثالى لاستخدام الجيوش النظامية والمعدات العسكرية التقليدية ومن هنا تأتى صعوبة القيام بعملية غزو عسكرى واسع النطاق للأراضى اليمنية ، إلا باستخدام جنود المشاة والمظلات ، وإن كانت ستبقى أمامهم مشكلة التعرف على ميدان المعركة ، خاصة فيما يتعلق بالدروب والمسالك التى يتطلب التعرف عليها ضرورة الاستعانة بمرشدين محليين . ولعل صعوبة القيام بغزو عسكرى واسع النطاق للأراضى اليمنية أو التهديد بهذا الغزو ، تعد أحد العوامل الرئيسية وراء عدم وقوع اليمن الشمالية فى قبضة الاستعمار الأوروبى بالرغم من أهمية موقعها ، فضلا عن لجوء الدول الكبرى إلى اتخاذ سياسة أكثر مرونة واعتدالا فى تعاملها مع اليمن الشمالية التى يصعب ممارسة الضغوط العسكرية الكاملة عليها ، والمهدف من هذه السياسة هو محاولة الإبقاء على حد أدنى من العلاقات الطيبة مع النظام القائم تأمينا للمصالح الاستراتيجية ، مع العمل على تحييد اليمن الشمالية كموقع جغرافى هام لضمان الاستفادة بأى قدر من هذا الموقع طالما يصعب إجبارها على الانحياز . ولعل أفضل ما يعبر عن « المرونة الدولية » إزاء اليمن الشمالية ذلك الالتقاء الغريب الذى جمع بين قوى العالم شرقه وغربه حول شبكة الطرق البرية الحديثة فى البلاد فالصين - ساهمت فى انشاء طريق الحديدة - صنعاء وطريق صنعاء - صعده ، والاتحاد السوفيتى شق طريق الحديدة - تعز ، والولايات المتحدة ساهمت فى انشاء طريق مخا - تعز والمانيا الغربية التى قامت بتغطية طريق صنعاء - تعز بالأسفلت .

وقدرة استيعاب المساحة السياسية لليمن الشمالية ، يمكن التعرف عليها من



خلال المعدل العام للكثافة السكانية . فطبقا لتقديرات عام ١٩٧٧م ، فإن معدل الكثافة العامة قد بلغ نحو ٣٥ نسمة في كل كيلو متر مربع . وهو يعتبر من المعدلات المنخفضة التي تدل على ضعف قدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب ، ولكن إذا قارنا هذا المعدل ببقية دول المدخل الجنوبي فأننا سنلاحظ أنه يعتبر من أعلى المعدلات المتاحة والذي يدل على تميز هذه المساحة بالقدرة النسبية العالية على الاستيعاب .

والطبيعة الجبلية - وعلى غير المألوف - تعد العامل الرئيسى فى زيادة قدرة التربة على الاستيعاب ، لتأثير هذه الطبيعة على زيادة الامطار التصاعدية الساقطة والتخفيف من حدة حرارة العروض المدارية .

وهذه الطبيعة الجبلية تحتم علينا التعامل بحذر مع معدل الكثافة السكانية ، وذلك لأن المساحة المطلقة تغفل عامل الارتفاع الرأسمى الذى من شأنه أن يزيد من المساحة الحقيقية للمنطقة السياسية ، وبالتالي يزيد من قدرتها على الاستيعاب .

وهذه المساحة تتنظم بصفة عامة داخل شكل ملموم ومندمج نسبيا ، تبرز منه فتوات واضحة ولا تتداخل فيه أى انبعاجات تذكر . ويظهر الاندماج الشكل من طول الحدود بالنسبة للمساحة الكلية ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى تسعة أمتار مقابل كل كيلو متر مربع من المساحة . وهذا الاندماج الواضح يقلل من عدد المواضع التى يحتمل أن تتعرض منها الدولة للغزو ، كما يعاون الدولة على الدفاع عن هذه الحدود وحمايتها .

ولا شك أن ذلك الشكل المتدمج فضلا عن المظهر الطبوغرافى المعقد يشكلان معا مانعا طبيعيا قويا أمام محاولات الغزو الخارجى ، ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا احتفظت اليمن الشمالية باستقلالها الحقيقى عبر التاريخ ، بما فى ذلك الفترات التى دخلت فيها اليمن ضمن الممتلكات العثمانية ، حيث لم يكن للعثمانيين من السيادة سوى الاسم .

ويضاعف من قيمة الشكل الملموم لليمن الشمالية وقوع العاصمة (صنعاء) في موقع متوسط من المنطقة السياسية ، حيث تبعد عن الحدود بمسافات متساوية من جميع الاتجاهات تتراوح بين ١٦٠ - ٢٠٠ كيلو مترا فقط . ووقوع العاصمة في عمق المنطقة السياسية وفي تضاعيف الاقليم الجبلي الشاهق الارتفاع في الشمال للدليل واضح على طبيعة التوجه الجغرافي نحو الانغلاق وتأكيدا صارما للترعة القبلية السائدة ، حيث تعتبر صنعاء المدينة القبلية الأولى في اليمن الشمالية ذات التقاليد القبلية الصارمة ، بينما نجد مدينة مثل تعز التي اختيرت عاصمة للبلاد في عهد الامام « أحمد » - قد تدهورت فيها هذه التقاليد القبلية ، وقد يكون ذلك بسبب قربها من التأثيرات الخارجية الوافدة من عدن .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : أدى المظهر الطبوغرافي المعقد في اليمن الشمالية إلى تعدد أنواع ونطاقات التربة ، نتيجة لاختلاف عوامل وظروف التكوين . ف ساحل تهامة يتكون من التربة المنقولة ، سواء عن طريق الأودية الهابطة من المرتفعات حاملة الغرين والحصى أو عن طريق الرياح التي تقوم بنقل الرمال الى الاقليم . إذا فالتربة السائدة في اقليم ساحل تهامة تربة بنية عبارة عن خليط من الصلصال والرمل ، وهي فقيرة في المواد العضوية وغير متاسكة ولا تحتفظ بالمياه القليلة بطبيعتها .

وفي الأجزاء العليا من سهل تهامة الساحلى تسود تربة طمية خصبة ، نقلت مكوناتها الجارية المائية من فوق المرتفعات ورسبتا على هيئة مراوح فيضية alluvial fans عند السفوح . وهذه التربة تتميز بالتماسك ويقوامها الثقيل عندما تغمرها مياه الفيضانات والسيول . أما في فترات الجفاف فإن حبيباتها تتفكك وتصبح عرضة للنحت بواسطة التربة الهوائية .

أما فوق المدرجات الجبلية فتسود تربة صلصالية غنية بالمواد العضوية والعناصر المعدنية ، وهي تنتمي للتكوينات الصخرية التي تركز عليها بفعل

عمليات التجوية - ويعيب هذه التربة الجبلية أنها معرضة بشدة لعمليات الجرف ، فضلا عن سمكها الرقيق الذى يعرضها للإتهاك السريع فى حالة الاستخدام الكثيف المستمر .

أما موارد المياه فى اليمن الشمالية ، فهي تعتمد بالدرجة الأولى على مياه الأمطار الموسمية . ونظرا لأن عامل الارتفاع يلعب دورا رئيسيا بالنسبة للأمطار الساقطة ، لذلك فإن كمية المطر على ساحل تهاه قليلة للغاية ولا يزيد معدلها عن ٧ سم ، وهي تسقط على مساحات محدودة خلال شهور الشتاء . ويشد الجفاف فى المنطقة المحصورة بين الإقليم الساحلى وأقدام المرتفعات والتي غالبا ما تؤدى إلى إثارة العواصف الترابية الشديدة . أما فى الأجزاء العليا من ساحل تهاه ، فإن كمية الأمطار تزداد ، حيث يصل المتوسط السنوى الى ما يقرب من ٥٠ سم . أما المرتفعات التي تمتد بعض قممها إلى ما فوق خط التجمد ، فإنها تستقبل أكبر كمية أمطار فى المنطقة ، حيث يتراوح معدلها السنوى بين ٤٠ - ٩٠ سم ، ومعظم هذه الأمطار تسقط فى فصل الصيف بين يوليو وديسمبر .

ونتيجة لتنوع التربة واختلاف توزيع الأمطار نجد تنوعا ملحوظا فى المربك المحصولى فى اليمن الشمالية ، حيث يشمل القطن والدخان والموز فى السهل الساحلى ، وفواكه البحر المتوسط والخضروات على السفوح الغربية ، والبن والقات والدخان فوق المدرجات الجبلية التي يتراوح ارتفاعها بين ١٣٠٠ - ٢٠٠٠ متر .

والزراعة تشكل العمود الفقرى للاقتصاد اليمنى ، حيث يساهم قطاع الزراعة بحوالى ٦٧٪ من جملة الناتج القومى (١٩٧١) ^(١) . ويأتى القطن كأهم محصول نقدى فى البلاد حيث يمثل حوالى ٤٧.٥٪ من قيمة إجمالى الصادرات (١٩٧٥) ^(٢) .

ولا شك أن اعتماد الزراعة على الأمطار المحلية المتذبذبة يعرض الاقتصاد

(1) Middle East Annual Review 1975-76, pp. 217-220

(2) "Yemen Arab Republic" The Europa Year Book, 1978, pp. 1730-1737.

الوطني للخطر ويؤدي الى صعوبة وضع برامج طموحه للتنمية القومية . على سبيل المثال ، فإن الجفاف الذى شهدته المنطقة عام ١٩٧٣ أدى إلى حدوث عجز فى الميزان التجارى بلغ ٣٨٥ مليون ريال يمنى ، مقابل ١٨٠ مليون ريال فقط عام ١٩٧٢^(١) ، ومعظم هذا المعجز نتيجة للتوسع فى استيراد المواد الغذائية . وعلى الرغم من أن الزراعة تشكل القطاع الرئيسى فى الاقتصاد اليمنى ويعمل بها أكثر من ٩٠٪ من السكان ، إلا أن مشكلة الغذاء تعذ المشكلة الرئيسية التى يواجهها المجتمع اليمنى الذى يعانى سكانه بصفة عامة من سوء التغذية ، فواردات اليمن الشبالية من المواد الغذائية تشكل ما يقرب من ٤٣ر٤٪ من جملة الواردات (١٩٧٥) ^(٢) .

وطبقا لتقديرات عام ١٩٧٦^(٣) ، فإن المركب الحيوانى يتراوح بين ٢٠٠ر٤ رأس من الماعز والأغنام ، وحوالى ٧ر٤٠٠ر٠٠٠ رأس من الماشية ، فضلا عن ١٢٠٠٠٠ رأس من الجمال . وهذه الثروة الحيوانية تساهم بدور بارز فى الاقتصاد القومى ، حيث بلغت قيمة الصادرات الحيوانية حوالى ١٦٪ من جملة الصادرات . وتتركز المراعى بصفة أساسية على السفوح الشرقية لمرتفعات اليمن .

وعلى الرغم من طول الجبهة البحرية اليمنية ، إلا أن الثروة السمكية لا تشكل حتى الآن دورا يذكر فى الاقتصاد اليمنى ، فمعدل الصيد السنوى يقدر بنحو ٢٠٠٠ طن متري من الأسماك ، كما لا يزيد عدد العاملين بهذا النشاط الاقتصادى عن ٧٠٠ نسمة^(٤) ، ولعل هذا تأكيد آخر على ضعف التوجه البحرى لليمن الشبالية .

٢ - الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أكدت وجود بعض الرواسب المعدنية كالفحم والنحاس والزنك والفضة والرصاص ،

(1) "Yemen Arab Republic" Middle East Year Book, 1980, pp. 262-266.

(2) Europa Year Book, op. cit.

(3) Ibid.

(4) Macropaedia, p. 1087.

إلا أن الملح لا يزال هو المعدن الوحيد الذى يتم إنتاجه بصفة تجارية ، بالإضافة إلى كميات محدودة من خام الحديد المستخرج من جبل التقوم شمال البلاد ، وتعد صليف أهم مراكز تعدين الملح باليمن الشمالية ، وهو يتميز بشدة نقاءه ، ويقدر الإنتاج السنوى من الأملاح بحوالى ١٢٠٠٠ طن^(١) .

وعلى الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أثبتت وجود خزانات صخرية حاملة للبتروىل فى جنوب شرق اليمن الشمالية ومنطقة السهل الساحلى وبالقرب من صنعاء ، إلا أنه حتى الآن لم يتم استخراج هذا البتروىل بصورة تجارية . وقد يرجع هذا الى طابع التخلف الذى يحد من مجالات استخدام الطاقة . فقد بلغ إجمالى استهلاك الطاقة فى اليمن الشمالية عام ١٩٧٨ ما يعادل ٣٨٦ طن مترى من الفحم الحجرى^(٢) ، بحيث أصبح نصيب الفرد من الطاقة لا يزيد عن ٥٣ كيلو جرام ، وهو يكاد يكون أدنى معدل للاستهلاك بين دول المدخل الجنوبى .

٣- النقل : على الرغم من ضعف التوجيه البحرى . إلا أن ضعف الموارد أدى إلى اهتمام اليمن الشمالية بالانفتاح الاقتصادى على العالم الخارجى فيما وراء البحار ، خاصة بعد تحسين وتوسيع وزيادة طاقة ميناء الحديدة من ٥٠ الف طن سنوياً فى الستينات الى أكثر من ٥٠٠ الف طن فى السبعينات ، حيث بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٣ ما يقرب من ٥٢٠ سفينة ، بلغت جملة حمولتها ٥٣١٩٤٣ طن^(٣) .

وترتبط شبكة النقل الداخلى بصورة واضحة بميناء الحديدة ، وهى شبكة حديثة نسبياً ، ارتبطت بتطوير الميناء وبالمساعدات الخارجية الفنية والمادية ، وذلك نظراً لصعوبة شق الطرق الجبلية وارتفاع تكاليفها .

ويبلغ إجمالى أطوال شبكة الطرق البرية بجميع مستوياتها حوالى ١٦٥٠ كيلو متر ، منها ٧٥٠ كيلو متراً فقط عبارة عن طرق أسفلتية ، وتمثل أهم هذه

(1) Ibid.

(2) U.N. World Energy Supplies, 1973-1978, pp. 14-43.

(3) The Europa Year Book, op. cit.

الطرق في شبكة الطرق المثلثة التي تربط بين الحديدية - صنعاء - تعز ، فضلا عن الطرق التي تربط ميناء المخا بكل من الحديدية وتعز ، خاصة بعد مشروع توسيع الميناء وتعميقه ، وهو الذي كان عرضة للإطاع .

• • • •

واضح مما سبق أن موارد المنطقة السياسية لليمن الشمالية تتميز بالضعف الشديد وعاجزة عن الوفاء بالحد الأدنى لحاجات السكان . ولعل هذا العجز يوضحه بدقة الميزان التجارى لليمن الشمالية ، والذي يشير الى وجود عجز دائم في الميزان نتيجة لاتساع الفجوة بين الصادر والوارد ، حتى ان نسبة الواردات الى الصادرات عام ١٩٧٦/٧٧ بلغت ٦٠ : ١ (انظر جدول ١١)

جدول رقم (١١)

الميزان التجارى لليمن الشمالية بالآف الريالات

البيان	١٩٧٣/٧٢	١٩٧٤/٧٣	١٩٧٥/٧٤	١٩٧٦/٧٥	١٩٧٦/٧٧
الواردات	٤١٠٦٦٦	٧٤٤٩٨٠	٩٨١٠٠٤	١٧٠٦٨٩٤	٣٠٣٠٠٠٠
الصادرات	٢٥٢٦٩	٥٥٣٨٢	٥٢٠٩٦٦	٥٠٠٦٣	٥٠٥٠٠

source: The Europa Yearbook, 1978, p. 1732

المصدر :

الدولار الأمريكى يعادل ٣ ريالات يمنية بأسعار عام ١٩٧٤ .

وعجز موارد الإقليم السيامى وتزايد واستمرار هذا العجز أدى إلى اعتماد اليمن الشمالية على العالم الخارجى لسد هذا العجز المتفاقم . واعتماد اليمن الشمالية على العالم الخارجى يعنى بصورة أو بأخرى نوعا من التبعية السياسية لدول العالم الغنية ، وزيادة اهتمام النظام السيامى بالسياسة الخارجة ، التى عادة ما تكون هى الأساس والمحرك الذى تدور حوله السياسة الداخلية .

ولا شك أن ضعف الموارد وعجزها عن الوفاء بالحاجات الضرورية للدولة كانت العامل الأساسى وراء خروج اليمن عن عزلتها التقليدية التاريخية والانفتاح

السياسى والاقتصادى على العالم الخارجى ، والذى بدأ على وجه التقريب منذ منتصف عام ١٩٧٤ ، حين تولى الحميدى السلطة .

واليمن الشمالية فى انفتاحها على العالم الخارجى تحاول أن تتبع سياسة خاصة قوامها الانفتاح والاقتراب المتوازن من قوى العالم المختلفة ، سواء على المستوى الاقليمى أو الدولى ، وذلك بهدف الحصول على أكبر قدر من المساعدات الخارجية التى تعتمد عليها خطط التنمية اعتماداً يكاد يكون كاملاً وشاملاً . وقد نجحت اليمن الشمالية فى تطبيق هذه السياسة بدرجة جعلت منها نموذجاً خاصاً من نماذج الحيايد الإيماني ، الذى يقوم على تماشى الاتفاق الكامل مع الأطراف المتصارعة ، بهدف الإبقاء على كل الأطراف ، يساعد على ذلك حرص هذه الأطراف الدولية من جانبها على هذا الحيايد اليمنى المتوازن .

والواقع أن سياسة الانفتاح المتوازن ، ليست جديدة تماماً على صنعاء ، فحين بدأ الخلاف ينشب بين الإمام يحيى وبريطانيا حول الحميات الغربية ، قام الإمام على الفور بالتقرب لإيطاليا كورقة رابحة يمكن أن يساوم بها بريطانيا حتى تقبل مطالبه فى الجنوب .^(١) ومن الأمثلة المعاصرة على نجاح اليمن الشمالية فى تطبيق سياسة الانفتاح المتوازن على المستوى الإقليمى ، استغلالها خوف السعودية والغرب من تسرب الراديكالية والنفوذ السوفيتى من جنوب اليمن إلى شماله ، حيث تقوم من وقت لآخر بالدخول فى مفاوضات لتحقيق الوحدة مع الجنوب . فتسارع السعودية ببذل الدعم والتأييد لليمن الشمالية لوقف هذا الاتجاه الوحيدوى . وقد استمر الدعم السعودى حتى بعد اغتيال الحميدى فى أكتوبر عام ١٩٧٧ ، وهو الرجل الذى تبنى سياسة الانفتاح المتوازن ولا شك أيضاً ان ميناء الحديدة يعتبر بمثابة شاهد اثبات على نجاح اليمن فى تطبيق فكرة الانفتاح المتوازن فبناء الحديدة تم بناؤه بمساعدة سوفيتية خلال الفترة ما بين عام ١٩٥٨ و ١٩٦٠ ، بحيث أصبح يضم ثلاثة أرصفة ومرسى صغيراً للبتترول . ومنذ عام ١٩٧٧ قامت كل من بريطانيا وفرنسا بالمساهمة فى توسيع وتطوير هذا الميناء بحيث اتسع ليضم مرسى الكتيب ورصيفاً رابعاً .

(١) السيد مصطفى سالم . المصدر السابق ، ص ٢٩٠ .

سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات جدول (١٢) تطور عدد سكان اليمن الشمالية في الفترة ما بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٧٧ . ويتضح من هذه البيانات أن عدد السكان قد زاد خلال هذه الفترة بنسبة ١٨.٥٪ ، وبمتوسط زيادة سنوية يقدر بحوالي ٢.٦٪ .

وهذا المعدل المرتفع نسبيا يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية ، فعديل المواليد وصل إلى ٤٨.٩ في الألف عام ١٩٧٥ ، بينما وصل معدل الوفيات إلى ٢٥ في الألف . وعلى الرغم من أن الزيادة الطبيعية تصل إلى ٢٣.٩ في الألف إلا أن هذه الزيادة تعتبر منخفضة بالنسبة لطبيعة المجتمع اليمني ، كمجتمع زراعي تبلغ فيه الكثافة الزراعية نحو ٣٥٠ نسمة في كل كيلومتر مربع ، وهي من المعدلات المرتفعة للغاية ^(١) ، كما أن نسبة الأمية تصل إلى أكثر من ٩٠٪ من السكان . ولعل انخفاض معدل الزيادة الطبيعية راجع إلى تدهور المستوى الصحي بشكل صارخ نتيجة لسوء التغذية وانخفاض مستوى الرعاية الصحية . وقد انعكست هذه الظروف بوضوح على الرضع والأطفال ، حيث يصل معدل الوفيات بينهم إلى نحو ٢١٠ في الألف ^(٢) وهي من المعدلات المرتفعة للغاية .

جدول رقم (١٢)

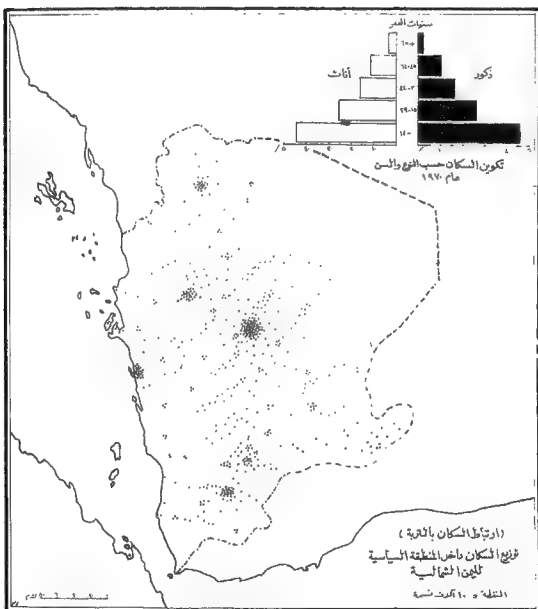
تطور عدد السكان في اليمن الشمالية خلال الفترة ما بين ١٩٧٠ و ١٩٧٧
(بالمليون)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٥٧٧	٥٩١	٦٠٦	٦٣٠	٦٤٨	٦٦٧	٦٨٧	٧٠٨

المصدر :

Source: Demographic Yearbook, 1977, pp. 158-162, Table 5

(١) عبد الكريم الارياني . التنمية الاقتصادية والخطة الخمسية الأولى في الجمهورية العربية اليمنية : دراسة تحليلية . - مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، المجلد ٢٢ ، ١٩٨٠ ، ص ص ٨٥ - ١١١ .
(2) Statistical Abstract for Arab Countries 1970-75, 1978, p. 25. Table (1-5)



٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٣) ان الهرم السكاني لليمن الشمالية يتميز بصفة عامة بدرجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالانحسار نتيجة لارتفاع معدلات المواليد ، حيث يتركز بها ما يقرب من ٤٥٪ من السكان . ومن القاعدة العريضة ترتفع جوانب السلم تدريجياً نحو القمة ، بحيث تضم فئة السن الوسطى (١٥ - ٦٤ سنة) حوالى ٥٣٪ من جملة السكان . أما النسبة الباقية فتتأخر في فئات السن الكبيرة ، وهي نسبة ضئيلة للغاية تعكس انخفاضاً واضحاً في متوسط العمر ، تقدر بنحو ٣٢ سنة بين الذكور وحوالى ٤١ سنة للإناث .

وتدرج الهرم السكاني من القاعدة العريضة إلى القمة الضيقة ، يعنى أن هناك عبثاً كبيراً يقع على السكان العاملين ، الذى ينبئ عليهم أن يعولوا ما يقرب من نصف السكان ، وان كان يقلل من هذا العبء الارتفاع الواضح في نسبة الوفيات بين الأطفال . وضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوة العاملة في البلاد يزيد من عبء الاعالة ، وهذا أمر طبيعي بالنسبة لمجتمع تقليدى تسوده قيم اجتماعية معينة . (انظر جدول : ١٣) .

جدول رقم (١٣)

توزيع السكان في اليمن الشمالية بالنسب المئوية حسب النوع والسن (١٩٧٠)

فئات السن					النوع
أقل من ١٤	١٥ - ٢٩	٣٠ - ٤٤	٤٥ - ٦٤	٦٥ فأكثر	
٤٥١	٢٦١	١٥٧	١٠٦	٢٥	ذكور
٤٤٧	٢٥٨	١٥٧	١٠٩	٢٩	إناث

المصدر : Soc: Statistical Yearbook for Arab Countries, op. cit.p. 33

٣ - التكوين الاجتماعي والطائفي لا زالت القبلية تشكل وحدة البناء الاجتماعي في اليمن الشمالية : وترتبط بها نظم اجتماعية وظواهر نفسية معينة .

فالمجتمع القبلى يقوم على نوع من العلاقات والروابط الاجتماعية ، التى تلور حول وحدة الدم أو العصبية التى تفرض بعض الحقوق والالتزامات المتبادلة ، وتتطلب نوعا معينا من السلوك . ولذا فإن أهم ما يميز القبيلة هو الإحساس بالهوية الذاتية ، والتعصب لهذا الإحساس أو الانتماء فكل قبيلة لها أرضها وآبارها ومراعيها وتاريخها ونظامها الذى يشبه الدستور . ومن هنا فإن أية محاولة تأتى لفرض سلطة عليا على القبائل وتقاليدها وعاداتها تجد معارضة شديدة من جانب هذه القبائل التى تعتز بهذه الأنظمة وتفخر بها .

والقوى السياسية فى اليمن الشمالية يكاد يتوزع ولاؤها بين أكبر قبيلتين ، وهما قبيلة حاشد وقبيلة بكيل ، ولذا فإن أى تغيير يطرأ على الحكم فى اليمن الشمالية لا يعنى تغييرا جوهريا فى النظام السياسى بقدر ما يعنى تغييرا فى الجناح القبلى الحاكم . ومن هنا ، فإن النظام القبلى القائم فى اليمن الشمالية يشكل من وجهة نظر الجغرافيا السياسية نقطة ضعف واضحة ومميزة ، حيث يهدد هذا النظام التماسك القومى والوحدة الوطنية ، كما يؤدى إلى عدم الاستقرار السياسى ، ذلك الاستقرار الذى يتطلب مراعاة التوازن القبلى الدقيق والحساس .

وبخلاف هذا النظام القبلى الذى يعيب الدولة اليمنية ، فهناك انقسام مذهبى طائفى بين ما يسمى بالزيدود والشوافع . وهذا الانقسام هو أيضا إفراز طبيعى للانقسام التضاريسى القائم بين السهول والجبال . فالشوافع - الذين ينتمون للمذهب السنى - يقطعون السهول والهضاب الجنوبية والوسطى ، ويمثلون ثلثى السكان تقريبا ، أما الزيدود - الذين ينتمون للمذهب الشيعى - فيتجمعون بصفة أساسية فوق الجبال ، خاصة فى الشمال .

وعلى الرغم من أن الزيدود يشكلون أقلية عديدة ، إلا أنهم يقبضون على زمام الحكم بمساعدة حلفائهم العسكريين ، ويقومون بإقصاء كل عنصر سياسى شافعى مؤثر عن مراكز السلطة الفعلية ، حتى ولو كان هذا العنصر معتدلا ولا يخطر منه على طبيعة النظام .

٤ - توزيع السكان : توضح بيانات الجدول رقم (٤) توزيع السكان على حسب المحافظات ، ومنها يتضح أن نحو ثلاثة أرباع السكان يتركزون فوق المرتفعات الوسطى والسفوح الغربية ، أما بقية السكان فيتركزون على السفوح الشرقية وفي بعض أجزاء من سهل تهامة الساحلى ، التى تتوفر فيها موارد مائية كافية للزراعة ، خاصة فى مناطق حقول القطن ، فضلا عن مدينة الجديدة التى تضم غالبية سكان سهل تهامة .

والمتوسط العام لكثافة السكان يبلغ حوالى ٢٩ر٣ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، هذا المعدل يزيد بشكل واضح فوق المرتفعات ، حيث يصل الى ٣٢ر٥ نسمة ، مع ملاحظة أن الكثافة تجاه الجنوب تزيد بمعدل واضح فى محافظة تيزلى ما يقل عن ٥٦ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، والى ٧٢ نسمة فى محافظة اب .

أما على السفوح الشرقية حيث تسود أقاليم المراعى فإن معدل الكثافة ينخفض عن المعدل العام ، بحيث يقترب من ٢٢ نسمة فى كل كيلو متر مربع .

والملاحظ من توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن الجوانب الشرقية والغربية هى أضعف أجزاء المنطقة السياسية من حيث تحكم السكان وسيطرتهم على التربة ، بينما نجد أن هذا التحكم يظهر أكثر قوة ووضوحا فى الأجزاء الداخلية المرتفعة .

وبصفة عامة يمكن القول بأنه لا توجد مناطق تخلخل واضح ، وأن انتشار السكان على أنحاء المنطقة السياسية يتميز إلى حد ما بالتوازن ، وهذا يتفق مع الطبيعة الجبلية الزراعية للمجتمع اليمنى ، حيث أن نسبة من يعيشون فى الريف تتراوح بين ٨٠ - ٨٥ ٪ من جملة السكان . (انظر جدول : ١٤) .

جدول رقم (١٤)

توزيع السكان فى اليمن الشبالية حسب المحافظات طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠

اليهـاء	الحديدة	حجة	اب	الزيد	صعدة	صنعا	نـز	الجملة
١٩١ ٠٠٠	٧٦٤ ٠٠٠	٥٧٣ ٠٠٠	٨٥٩ ٠٠٠	٢٨٦ ٠٠٠	٤٧٧ ٠٠٠	١٩١ ٠٠٠	٦٦٨ ٠٠٠	٥٧٢٨ ٠٠٠

Source: Macropædia, op. cit., 1089

المصدر :

ثانيا : دولة الصومال

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية للصومال بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، كموقع هام جُلبَ إليه من قوى الاستعمار الاستراتيجي كل من إنجلترا وفرنسا وإيطاليا . فبريطانيا كانت قد عملت على تثبيت أقدامها على الساحل الصومالي المواجه لعدن ، وذلك بهدف تأمين وحاية قاعدتها الاستراتيجية في عدن ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من الساحل الصومالي ، خاصة الحيوانية منها . وقد نجحت بريطانيا في سبتمبر ١٨٨٤ م في احتلال كل من بربره وزيلع وهرر ، ثم أعلنت حاجتها (١٨٨٧) على الساحل الصومالي فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا غربا بعد سلسلة من المعاهدات التي وقعتها مع شيوخ القبائل . وفي عام ١٨٨٨ وقعت بريطانيا اتفاقية مع فرنسا تحدد بموجبها الحد الفاصل بين الصومال الفرنسي والصومال البريطاني ، وهو الحد الذي يتمشى مع الخط الواصل بين جيبوتي وهرر .

أما إيطاليا ، فبعد سلسلة من المعاهدات مع شيوخ وسلطين الساحل الصومالي على خليج عدن والمحيط الهندي ، أعلنت في ١٨٨٩ حاجتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالي ، فيما بين الصومال البريطاني غربا ورأس ديكس شرقا . وقد اعترفت بريطانيا بهذه المحمية في فبراير عام ١٨٨٩ م ، وهي تمتد من النقطة التي تنهى عندها المحمية البريطانية وخط طول ٤٩ شرقا . وفي عام ١٩٢٥ م تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن قطاع كبير من مستعمرتها في الأراضي الكينية ، وهو المعروف باسم جويالاند .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١ م باحتلال الصومال الإيطالي ، وظلت تديره عسكريا حتى عام ١٩٤٩ م ، حين خولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لإيطاليا مهمة الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تنتهي بالاستقلال عام ١٩٦٠ م . وفي منتصف الخمسينات اضطرت بريطانيا تحت الضغط الوطني الى منح محمية الصومال البريطاني الحكم الذاتي توطئة لاستقلالها التام وتمهيدا

لاتحادها مع الصومال الإيطالي . وفي يوليو عام ١٩٦٠ تم إعلان استقلال كل من الصومال البريطاني والإيطالي واتحادهما في إطار منطقة سياسية واحدة عرفت باسم جمهورية الصومال .

حدود المنطقة السياسية :

تشارك الصومال في حدودها البرية مع كل من جيبوتي وأثيوبيا وكينيا .

الحدود الصومالية - الجيبوتية : ويبلغ طولها حوالي ٥٨ كيلومترا ، وهذا الخد يرجع بأصوله إلى الاتفاق الذي تم توقيعه بين فرنسا وبريطانيا في عام ١٨٨٨ م لتحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما على الساحل الصومالي ، حيث اتخذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المميتين .

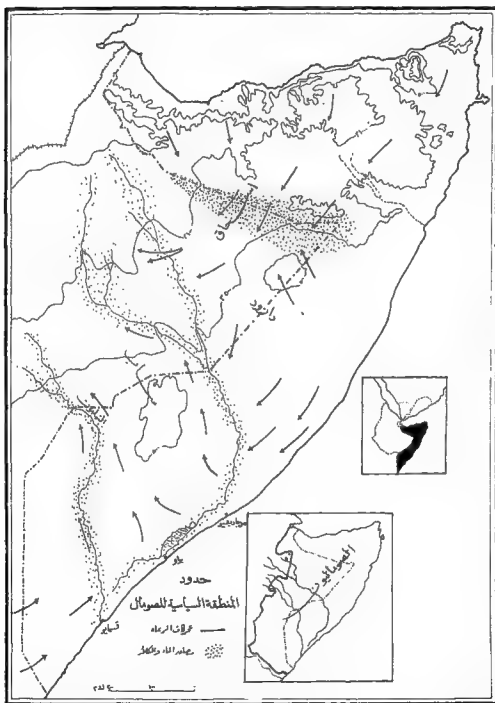
وعلى الرغم من أن هذا الحد هندسي مستقيم إلا أنه يكاد يمشى تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر ، والمعروفة باسم صهر العيسى ، وأهم قممها جاليلو ودجونيه . ولعل تميز هذا الخط بالاتفاق والتعين فضلا عن تمشيه مع ركائز طبوغرافية هو الذي جعل هذا الحد يعد أكثر الحدود الصومالية هدوءا واستقرارا ، على الرغم من أن هذا الخط مفروض على تكوينات عرقية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، حيث تتراعى قبائل العيسى الصومالية على جانبي الخط .

الحدود الصومالية - الأثيوبية :

يبلغ طولها حوالي ١٥٩٠ كيلومترا ، وهذا الحد معين جزئيا ، حيث لا زال قطاع كبير منه بغير تحديد ، وهو القطاع الممتد فيما بين دولو Dolo جنوبا ونقطة تقاطع عرض ٨ شمالا وخط ٤٨ شرقا .^(١)

والحدود الصومالية الأثيوبية ترجع بأصولها الى عام ١٨٨٧م حين احتلت أثيوبيا مدينة هرر وما أعقب ذلك من إخضاع أثيوبيا للقبائل الصومالية في هود وأوجادين ، وفي عام ١٨٨٩م استولت أثيوبيا على منطقة أوجادين لقله قعماونها مع انجلترا في

(1) Wldstand, C. op. cit., p. 127



اتحاد الثورة المهدية في السودان ، كما ضمت في نفس العام منطقة هود . وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، وذلك من خلال المعاهدة الموقعة بينها لتعيين الحدود بين الصومال البريطاني وأثيوبيا . وفي عام ١٩٤٨م عادت بريطانيا واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الاثيوبي ، فضلا عن النطاق الحوضي الممتد بطول الصومال البريطاني والذي ظلت محظفة بإدارته لضمان حقوق الرعي لسكان الصومال ، وتقدر مساحة الأرض الصومالية التابعة لأثيوبيا بحوالى ١٥٣٠٠ كيلو مترا مربعا ، وهي تضم الروافد العليا لنهرى شبيلى وجوبا .

وخط الحدود يبدأ من نقطة تقاطع حدود جيبوتى والصومال وأثيوبيا ، ويتجه في خط مستقيم نحو الجنوب الغربى حتى بلدة (ابوصوين) ، ثم ينحرف تجاه الجنوب الشرقى ويسير باستقامته تقريبا لمسافة ٢٥٦ كيلو مترا حتى يصل بلدة ارزبه ومن هناك يستمر في اتجاهه الجنوب الشرقى لمسافة ٣٢٣ كيلو مترا حتى يصل بلدة ديانوت Dainot ومنها يسير الخط تجاه الشرق لمسافة ٩٥ كيلو مترا حتى يصل الى نقطة تقاطع خط عرض ٨° شمالا وخط طول ٤٨° شرقا . وهنا تبدأ الحدود المؤقتة ، غير المعينة ، حيث يسير الخط لمسافة ٢٨٠ كيلو مترا على هيئة خط مستقيم تجاه الجنوب الغربى حتى يتقاطع مع نهر شبيلى جنوب بلدة (أدو) ، بحيث يتركها ضمن الأراضي الأثيوبية . ويكمل الخط مسيرته تجاه الغرب ثم الجنوب الغربى فالغرب مرة أخرى حتى يصل بلدة دولو ، التى تتلاقى عندها الحدود الصومالية - الكينية - الأثيوبية .

وبما سبق يتضح أن الحدود الصومالية - الأثيوبية يغلب عليها الطابع الهندسى الفلكى ، شأنها في ذلك شأن معظم الحدود التى رسمها الاستعمار في القارة الأفريقية ، فجاءت مصطنعة لا تتماشى مع الحقائق والمصالح الإقليمية القائمة .

فالحدود الصومالية الأثيوبية مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة تتمثل في التكوينات الرسوبية المتناسكة التى تنتمى للجوراسى والكربناسى ، التى تدخل بصفة أساسية في تكوين صخور هضبة الصومال . وهذه الحدود مفروضة أيضا على تكوينات قومية واقتصادية متجانسة . فعلى جانبي الحدود ينتشر

الشعب الصومالي الذي ينتمي الى العرق الحامى^١ المنتشر في منطقة شال شرق افريقيا . والمرجح أن الصوماليين ينحدرون من ذلك الشعب الذى كان يستقر في منطقة شال شرق افريقيا ثم هاجر الى منطقة نهري شيبلي وجوبا . حيث اختلط في هذا المجتمع بالجماعات الرعوية القادمة من الشمال وتلك القبائل الرعوية التى هاجرت من جنوب شبه الجزيرة العربية .^(٢)

وإلى جانب وحدة بوتقة الانصهار العرقى ، فإن الصوماليين يشكلون قومية واحدة قوامها اللغة الصومالية والدين الاسلامى فضلا عن العادات والتقاليد والتراث المشترك .

وفضلا عن أن خط الحدود يقوم بقطع الجسم القومى الصومالى الممتد داخل أوجادين وهو (١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا) ، فإن غالبية الصوماليين يعملون بالرعى التقليدى الذى يقوم على الترحال والتنقل الموسمى وراء الكلاً والماء ، وهو الأمر الذى يجعل الحد السياسى مفروضا على هذا الاقليم الاقتصادى المشترك والمتجانس . فالرعاة الصوماليون في الشمال يقومون بتخطي الحدود في فصل الجفاف الى هضبة هود في اثيوبيا . كما يقوم الرعاة في الجنوب بهجرة فصلية الى الروافد العليا لنهري شيبلي وجوبا داخل اثيوبيا وذلك في فصل الجفاف .

• يشمل العرق الحامى أيضا مجموعات رئيسية تمثل في الجالا والعفر والدناكل والاجو Agnu في اثيوبيا والبة في اريتريا والسودان .

(١) يتكون الشعب الصومالى من ست مجموعات قبلية رئيسية ، منها أربع مجموعات رعوية تنتمى إلى عنصر (سامال Samal) الذى يرجع بأصوله إلى القبائل العربية التى وفدت من شبه جزيرة العرب في نحو القرن العاشر الميلادى ، وهذه القبائل هي : الدير - اسحق - هاوية ودارود - أما المجموعتين الأخرتين فتتنمى إلى العنصر المعروف بالساب Sab وهما : الديجيل Digil والرهانوين Rahanwin وهما من المجموعات الزراعية التى تسكن جنوب الصومال حول نهري شيبلي وجوبا ، وهما أكثر تأثرا بالجالا والباتو . وبالمزج من اختلاف سكان الشمال عن الجنوب في الحرفة والنظام الاجتماعى الا أنهم جميعا ينتمون إلى أصل عرقى واحد باعتبارهم ينحدرون من سلاسة قبيلة قريش .. يمكن مراجعة :

- Lewia, I The Somali Conquest of the Horn of Africa-Journal of African History, 1,2 (1960), pp. 213-229.

- Spencer, J.A Reassessment of Ethiopian-Somali-Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

وزيد من خطورة ديناميكية الحدود في مناطق الرعى أن اثيوبيا قامت بسحب حقوق الرعى التي كانت قد منحتها للرعاة الصوماليين عام ١٩٥٤ ، وذلك في أعقاب الاشتباكات الدامية التي جرت بين الصومال واثيوبيا عام ١٩٦٠ وأدت الى قيام أثيوبيا بغلاق حدودها في وجه الرعاة الصوماليين . علاوة على ذلك فان اثيوبيا تتجاهل تماما الرغبة الملحة والأساسية من جانب الصوماليين في ايجادين (الصومال الغربى) للانضمام للوطن الصومالى الأم وجمع الشمل على جانبي الحدود .

الحدود الصومالية - الكينية : ويبلغ طولها حوالى ٦٧٨ كيلومترا . وهى تبدأ من بلدة دولو شمالا حيث تمتشى مع نهر دوا بالما Dawa Palma لمسافة محدودة ثم تواصل سيرها في خط مستقيم الى الجنوب الغربى حتى نقطة تقاطع خط عرض ٣ شمالا مع خط طول ٤١ شرقا بالقرب من بلدة الواك Elwak . ومن هذه النقطة يتجه خط الحدود صوب الجنوب على استقامة خط طول ٤١ شرقا حتى دائرة العرض الأولى جنوب خط الاستواء ، حيث ينحرف تجاه الجنوب الشرقى إلى رأس ديكس على المحيط الهندي .

ويخط الحدود الفاصل بين الصومال وكينيا هندسى فلكى ، باستثناء الجزء القصير الذي يتمشى مع نهر (دوا) . وهذه الحدود المصطنعة ليست غريبة بالنسبة لحدود استعمارية ، حيث أن هذا الحد قد تم تحديده وتعيينه بمقتضى اتفاقية بين ايطاليا وبريطانيا عام ١٩٢٤ ، والتي بمقتضاها تنازلت بريطانيا لاطاليا عن إقليم جوبالاند الذى يمثل شريطا مساحته ٨٤٤٨٠ كيلو مترا إلى الغرب من نهر جوبا .^(١)

ويخط الحدود الكينى الصومالى الذى يتمشى معظمه مع خط طول ٤١ شرقا ، يترك جزءا كبيرا من الصوماليين في إقليم الحدود الشمالية الشرقية ، التابع لكينيا حاليا ، والذى تقدر مساحته بحوالى ١٢٨٠٠٠ كيلو مترا مربعا^(٢) فضلا عن ذلك فان خط الحدود يمر داخل نطاق شبه صحراوى ويفصل بين القبائل الرعوية الصومالية ، التى تتحرك بقطعانها دون حساب وراء الكلأ والماء .

(1) Drysdale, J. op cit., p. 36.

(2) Widstrand, C. op. cit., p. 184.

وكان طبيعيا مع هذه الحدود المصطنعة أن تستمر النزعة الانفصالية لدى سكان الصومال الكئيب ، الذين يطالبون بحق تقرير مصيرهم ، الذى يتمثل فى اتحادهم مع جمهورية الصومال . وقد ظهر ذلك واضحا ، فى الاستفتاء الذى جرى عام ١٩٦٢ وأجمع فيه السكان على الانفصال والانضمام للوطن الأم .

ومما تقدم يتضح أن الحدود البرية للصومال حدود مصطنعة ذات طبيعة مؤقتة ، ومفروضة على تكوينات قومية تتمثل فى الشعب الصومالى الذى يشعر بهويته الذاتية القومية وبحقه فى الوحدة التى تجمع شتات هذا الشعب الممزق عبر الحدود البرية . وتأتى خطورة هذه النزعة الوحشية Irredentism فى أنها تعنى سلب أجزاء كبيرة من الدول المجاورة لاعتبارات قومية ، الأمر الذى يشكل سابقة خطيرة تهدد كيان كثير من الدول المجاورة كأثيوبيا وكينيا ، التى تضم خليطا واسعا من القوميات والشعوب واللغات والأديان . ولذلك فإن المجتمع الأفريقى من خلال منظمة الوحدة الأفريقية رفض هذا المبدأ الخطير وأقر مبدأ « قدسية الحدود القائمة » ، على أساس أن الحدود القائمة بين الدول الأفريقية لا يمكن تعديلها بحجة أنها من صنع الاستعمار ، وأن حق تقرير المصير مقصور على الشعوب التى لا زالت تحت سيطرة الاستعمار الأجنبي^(١) .

وتبنى الصومال لفكرة تحقيق « الصومال الكبير » أدت الى أن تصبح حدودها البرية خطوط عداء واحتكاك مستمر ، وإن كان يقلل من عامل الاحتكاك قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، حيث إن كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ٢٧٤ كيلو مترا مربعا من المساحة .

وعلى عكس الحدود البرية للصومال ، فإن الحدود البحرية تتميز بالطول النسبى نتيجة لشكل المنطقة السياسية وموقعها على هيئة قرن يناعطح مياه خليج عدن والمحيط الهندى . لذا فإن كل كيلو متر من الحدود البحرية يقابله ٢٠٤ كيلو مترا مربعا من

(١) ماجدة عمود الجندى : أبعاد الصراع فى القرن الأفريقى : رؤية الأطراف المحلية دراسات أفريقية - القاهرة : الجمعية الأفريقية ، أبريل ١٩٧٩ ، ص ص : ١٣٥ - ١٥٢ .

المساحة . ورغم طول الحدود البحرية ، فإن التوجه البحرى للصومال يتسم بالضعف الشديد نتيجة لاستقامة خط الساحل وقلة عدد البوابات البحرية التى تكتنفه ، فضلا عن الطبيعة القاحلة لهذه السواحل .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة الصومال حوالى ١٤٠ ٦٣٧ كيلو مترا مربعا ، ولا تتخللها مسطحات مائية ، وهى بذلك تدخل فى عداد الدول المتوسطة الحجم .

والتعامل مع المساحة المطلقة للصومال يؤدى لا محالة إلى نتائج مضلة ، حيث أن هذه المساحة تقتصر الى الإمكانات التى تؤهلها لاستيعاب عدد كبير من السكان يتلاءم مع هذا الحجم .

فالصومال تدخل فى عداد المناطق الأكثر جفافا فى العالم ، حيث يسودها مناخ مدارى جاف أو شبه جاف . فالأمطار وإن كانت تسقط على فترتين إلا أن متوسط ما تسقطه سنويا لا يزيد بأى عن حال ٢٧ سم ، وقد تمر سنوات طويلة دون أن تسقط بهذا المعدل كما حدث فى أوائل السبعينات . كما تسود الاقليم تربة صحراوية قليلة الخصوبة فضلا عن حرارة مرتفعة طوال العام مما يحد من قدرة النشاط البشرى .

وقد انعكست هذه الظروف الطبيعية القاسية على ضعف قدرة المساحة السياسية على استيعاب السكان ، حيث أن معدل الكثافة العامة لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع ، وهو معدل منخفض للغاية يعكس ضعفا عاما فى قدرة السكان على الامتزاج بالتربة والتحكم فيها .

أما شكل الصومال ، فهو يعد من الأشكال النادرة ، فهو عبارة عن مثلث تنحصر زواياه القائمة بين الساحل الصومالى على خليج عدن وامتداد خط الحدود الصومالية - الكينية تجاه الشمال الذى يمتشى مع خط طول ٤١° شرقا .

والمثلث الصومالى مفرغ من الداخل بوجود الانبعاج الاثيووى المتمثل فى هضبة اوجادين ، التى تعد بمثابة اسفين ضخم (١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا) ، يكاد يمزق

جسم الدولة الصومالية ، بل ويكاد هذا الاسفين أن يشطرها الى قسمين ، احدهما شمالي يمتد على هيئة شريط موازى لخليج عدن والآخر جنوبى يمتد على المحيط الهندى ، ويفصل بين القسمين خط عرض ٨ شمالا .

ويضاعف من خطورة هذا الانعاج المغروس فى قلب الصومال وضعه الطوغرافى كإقليم جبلى ، يشرف من مواقع حاكمة على الشريط السهلى الساحلى المنخفض الممتد على ساحل المحيط الهندى ، الذى يضم المعمور الصومالى الفعال . ولذا يمكن القول بأن انعاج اوجادين يشكل مطلباً جيوبوليتيكياً للصومال لتحسين شكل الدولة ، فضلاً عن أهميته كجزء من الجسم القومى للصومال .

والملاحظ أن مقديشيو العاصمة ، تحتل موقعا عشوائيا ، فرضته ثنية غير عميقة فى خط الساحل بالقرب من الاقليم الزراعى فى الجنوب . فالعاصمة اختارت موقعها فى القسم الجنوبى من البلاد المعروف بالصومال الايطالى سابقا ، وهو موقع لا يتناسب مع الشكل ولا يتيح لها القيام بأداء وظيفتها فى الإدارة والحكم وتمكينها من السيطرة على كافة أنحاء المنطقة السياسية . وقد يستدل من وجود العاصمة فى الجزء الجنوبى على أن هناك نية للتوسع تجاه الصومال الكينى وإقليم أوجادين .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : تسود التربة الصحراوية الجافة Aridisols معظم أنحاء المنطقة السياسية للصومال ، وهى تربة رمادية قليلة السمك نتيجة لقلة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتى ولذا تفقر أيضا إلى المواد العضوية والأزوتية . وتراكم الأملاح فوق أجزاء كثيرة من نطاقات هذه التربة نتيجة لظروف الجفاف ، حيث يتحرك الماء المختزن فى الباطن الى أعلى ، وغالبا ما يؤدي استمرار عملية الصعود إلى تراكم الأملاح ، وبعض هذه الأملاح قد يكون ضارا بالنبات . وإلى جانب التربة الصحراوية الجافة هناك تربات فيضية فى الجنوب تتمثل فى أودية جوبا وشبيلي ، وإن كانت هذه الأودية تعاني من الانغمار والغرق لفترات متفاوتة .

وفيما يتعلق بموارد المياه في الصومال فيمكن القول بأنها محدودة بصفة عامة . فالصومال على الرغم من موقعه بين خط الاستواء ودائرة العرض ١٢ شمالا ، وموقعه البحرى المكشوف ، إلا أن تغطى المناخ السائد في البلاد صحراوى أو شبه صحراوى . ففي فصل الصيف (مارس - أكتوبر) تسود الرياح الجنوبية الممطرة التى تصبح جنوبية غربية بعد عبورها خط الاستواء ، ونتيجة لهذا التحول ، فإنها تسير بمحاذاة الساحل الصومالى فلا يسقط من أمطارها الا القليل . وعلى الرغم من أن الأمطار تزيد فوق المرتفعات الداخلية إلا أنها مع ذلك تظل قليلة للغاية ، نظرا لأنها تصل الى هذه المرتفعات منكهة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية بعد رحلة طويلة فوق هضاب أفريقيا . وفى فصل الشتاء (سبتمبر - مارس) تسود الرياح الشمالية الشرقية التى تصل إلى الساحل الصومالى كرياح قارية تقريبا لا تحمل إلا القليل من الرطوبة التى لا يستفيد بها الساحل الصومالى لأنها تسير محاذية له .

وعلى ذلك يمكن القول بأن أمطارا قليلة تسقط في فصل الصيف لا تزيد بأى حال عن ١٠ سم ، ولأنها ترتبط بالرياح الجنوبية الغربية لذا فإنها تقل كلما اتجهنا شمالا وتزيد على المرتفعات الداخلية وتقل على السواحل . ولذلك أيضا فإن القسم الشمالى من البلاد يعانى من مشكلة الجفاف ، خاصة الأجزاء الساحلية المطلة على خليج عدن والذى يقع فى منطقة ظل المطر الصينى ، ولذا لا يزيد متوسط كمية المضر الثبتوى على هذا الساحل عن ٦ سم ، وإن كانت الأمطار الصيفية تتجمع فوق الحافة الشمالية لهضبة هود (٢٧٠٠ مترا) وتنساب الى الساحل الشمالى عن طريق عدد من الأودية الصحراوية ، وغالبا ما تتجمع على هضبة مياه جوفية يسهل الوصول إليها في فصل المطر ، بينما يصعب ذلك في فصل الجفاف لانخفاض منسوبها .

والقسم الجنوبى من البلاد يتميز نسبيا بوفرة موارد المياه المتمثلة في مياه نهري شبيلى وجوبا المنحدرين من الهضبة الأثيوبية تجاه الساحل الصومالى على المحيط الهندى . ولذا فإن كمية المياه في النهرين تختلف باختلاف كمية الأمطار الساقطة فوق هضبة الحبشة . والملاحظ أن نهر شبيلى يكاد يجف في يناير وفبراير ، وهو لا يصب في

المحيط بل ينتهى بين السهول الرملية . أما نهر جوبا فيتميز نسبيا بقوة جريانه نتيجة لانحداره المباشر من فوق الهضبة ، فضلا عن قصر طوله .

ونتيجة لسيادة التربة الصحراوية وظروف الجفاف في معظم أنحاء البلاد ، فإن الرعى يشكل النشاط الرئيسى في البلاد ، حيث ان حوالى ٨٠٪ من السكان يعملون بهذا النشاط .^(١) فضلا عن أن المنتجات الحيوانية تشكل نحو ٧٠٪ من الناتج القومى . أما الزراعة فلا تساهم إلا بدور محدود للغاية في الاقتصاد الوطنى ، حيث لا تزيد نسبة ما تساهم به في الناتج القومى على ٥٪ (١٩٧٣)^(٢) ، ولا يشتغل بها سوى ١٠٪ من مجموع السكان^(٣) . ويرجع تدهور قطاع الزراعة الى أن الأراضي الزراعية لا تمثل سوى ١٠٪ من المساحة القابلة للزراعة والتي تعادل . ما يقرب من ١٧٥٪ من المساحة الكلية للبلاد^(٤) . وتتركز الزراعة المستقرة في الجنوب حيث تزداد كمية المطر نسبيا وحيث تستغل مياه شيللى وجوبا في الرى الفيضى .

ونتيجة للظروف غير المواتية للزراعة في الصومال فإن المركب المحصولى محدود للغاية ، يراوح بين الذرة الرفيعة . والقطن والفول والسمسم فضلا عن الموز الذى يعد المحصول الرئيسى للبلاد ، حيث يمثل نحو ٢٠٪ من جملة الصادرات .

وإذا كانت الزراعة المطرية تعاني من تذبذب الأمطار ونقصها فإن الزراعة القيفية في الجنوب تعاني كثيرا من الفيضانات المدمرة التى تعرض الأراضي للغرق ، مثلما حدث في عام ١٩٦١ .

ولا شك أن اعتماد الاقتصاد القومى على الرعى والزراعة بصورهما التقليدية المعيشية يعرض البلاد لأخطار جسيمة وهزات اقتصادية عنيفة . ولعل من أفضل

(1) Somalia "Annuaire France Arab. - Chambre de Commerce France Arabe, 1975-76, pp. 260-272

(2) Ibid

(3) Somalia The Europa Year Book, 1978, pp. 1329-1339.

(4) Ibid.

الأمثلة على ذلك ، ما حدث عام ١٩٧٤ حين تعرضت البلاد والمنطقة لظروف جفاف شديدة أدت الى حدوث خسائر جسيمة في الروء الحيوانية ومجاعات خطيرة بين السكان . كما ترتب على ذلك الجفاف هجرة ما يقرب من ٢٠٠٠٠٠ صومالى من اقليم اوجادين إلى داخل الأراضى الصومالية ^(١) . ومع نهاية عام ١٩٧٥ أصبح عدد الصوماليين الذين يعيشون داخل معسكرات يقدر بحوالى ٧٠٠٠٠٠ نسمة .

وفى أعقاب هذا الجفاف الشديد الذى شهدته المنطقة قامت الحكومة باعادة النظر فى هيكل الاقتصاد الوطنى بهدف الحد من الاعتماد الكامل على الرعى التقليدى وذلك ضمن خطة خمسية (١٩٧٨/٧٤) لاصلاح الوضع الاقتصادى والاجتماعى فى البلاد . وكان من أبرز اهتمامات هذه الخطة توسيع نطاق الزراعة المستقرة بالتوسع فى مشاريع الرى ، كاقامة سد المقدس على نهر شيبلى الذى سيصيف للرقعة المزروعة حوالى ١٤٨,٦٠٠ هكتارا . كما اهتمت الخطة بتحسين قطاع الرعى بالتوسع فى إنشاء المراعى النموذجية الخاصة ببرية الماعز والأغناء فى قسمايو ومزارع التسمين والعلف الخاصة بالماشية فى المنطقة الواقعة بين جوبا والحدود الصومالية - الكينية .

ولا شك أن ضعف الموارد الزراعية واعتماد الاقتصاد الصومالى على الرعى التقليدى كان أحد العوامل الرئيسية وراء اتجاه البلاد نحو النظام الاشعراكى منذ قيام ثورة اكتوبر ١٩٦٩ على اعتبار أن فلسفة النظام الاشعراكى تتناسب مع تقاليد النظام الرعوى التقليدى الذى يحمل الماء والكلاء ملكاً مشاعاً للجميع .

٢ - الموارد المعدنية والطاقة : حتى الآن لم تنته عمليات التنقيب إلى اكتشاف أى رواسب معدنية ذات قيمة اقتصادية للدولة باستثناء كميات محدودة من القصدير واليورانيوم والحديد . ويعتبر القصدير هو المعدن الوحيد الذى يتم استخراجة بصورة تجارية بواسطة شركة بلغارية ، ويأتى الحديد بعد ذلك حيث يستخرج بالقرب من موجاديشيو .

(١) Somalia Africa Contemporay Record, 1974-75, pp. 265-280.

وحتى عام ١٩٧٥ لم تكن عمليات التنقيب عن البترول فى المناطق الساحلية قد أسفرت عن أى اكتشافات بترولية . ولكن هناك دلائل تشير إلى وجود الغاز الطبيعى بالقرب من الحدود الصومالية - الاثيوبية وعلى الساحل بالقرب من رأس جردافوى . ومن هنا فإن الصومال تعتمد كلية على استيراد البترول من الخارج والذى يشكل ما يقرب من ٧٪ من جملة الواردات الصومالية (١٩٧٤) ^(١) ، مع التأكيد على ضعف استهلاك الطاقة بصفة عامة .

ونقص الموارد المعدنية والطاقة انعكس بالضرورة على ضعف دور قطاع الصناعة فى الناتج القومى ، حيث أن الصناعات القائمة فى البلاد تعتمد على الإنتاج الزراعى والرعى ، مثل صناعة السكر وتعليب التونة واللحوم وحلج القطن وعصر الزيوت والصابون فضلا عن الصناعات الجلدية التى تتركز فى موجداديشيو وبراول . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٠ فإن عدد المشتغلين بالصناعة لا يزيد عن ٦٤٠٠٠ نسمة ، أى ما يوازى ٥٩٪ فقط من مجموع القوة العاملة التى يقدر مجموعها بحوالى ١٠٨٤٠٠٠ نسمة (١٩٧٠) . ^(٢)

٣ - النقل : على الرغم من استقامة الساحل والطبيعة القاحلة التى يتميز بها ، إلا أن ضعف الموارد الاقتصادية استلزم ضرورة الاتصال بالعالم الخارجى لسد العجز القائم .

ومن هنا يظهر النقل البحرى كعنصر حيوى هام بالنسبة لوجود الدولة حيث أن الاتصال بالعالم الخارجى يعنى الاستفادة بالموقع البحرى الهام لضرب الحصار الذى فرضه الموضع بموارده وإمكانياته المحدودة . وطبقا لإحصاءات عام ١٩٧٤ فإن ما يقرب من ٩٢٪ من واردات الصومال جاءت من وراء البحار ، بينما لم تساهم الدول المجاورة للصومال إلا بنسبة ٨٪ من جملة هذه الواردات .

ويعد ميناء مقديشيو المنفذ البحرى الرئيسى للصومال وهو ميناء صناعى ساهمت فى تطويره الولايات المتحدة الامريكية ، بحيث أصبح ميناء الواردات

(1) The Europa Year Book, op, cit., p. 1334.

(2) Ibid.

الرئيسى فى البلاد . ويلي مقديشيو فى الأهمية ميناء قسايو ، الذى يعد ميناء التصدير الرئيسى ، خاصة بالنسبة للموز الذى يساهم بنحو ١٩.٨ ٪ من جملة الصادرات . ويعتبر ميناء بريرة من أهم موانئ الصومال الشمالى المطل على خليج عدن ، ولذا فهو يعد ميناء التصدير الرئيس بالنسبة للأقليم الشمالى الذى يعتمد على الثروة الحيوانية .

وترتبط شبكة الطرق البرية فى الصومال بالمتنفس البحرية ارتباطا واضحا ويبلغ إجمالى أطوال هذه الطرق حوالى ١٧٢٢٣ كيلو مترا (١٩٧١) ، من بينها ١٠٥٣ كيلو مترا ، عبارة عن طرق أسفلتية ، وتتركز بصفة أساسية فى الصومال الجنوى ، خاصة حول موجديشيو وقسايو ومركا . أما فى الصومال الشمالى فتتخصص الطرق البرية بين بريرة وبراو وهرجيسه . وقد بدأت الصين منذ منتصف السبعينات فى تهديد الطريق الذى يربط بين بلديون جنوبا وبراو شمالا والذى يبلغ طوله حوالى ١٠٤٥ كيلو مترا .

• • •

توضح بيانات الجدول رقم (١٥) أن الصومال تعاني نقصا واضحا فى الموارد المتاحة تدل عليه بيانات الميزان التجارى للبلاد ، الذى يسجل عجزا مستمرا ومتفاقلا . وهذا العجز يرتبط حجمه بشكل رئيسى بقطاع الرعى والزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعتمادا يكاد يكون كاملا . ولأن هذا القطاع يعتمد على الأمطار ، فإننا نلاحظ أن العجز الذى سجله الميزان التجارى قد ارتفع بشكل واضح ما بين عامى ١٩٧٢ - ١٩٧٣ من ناحية وعامى ١٩٧٤ - ١٩٧٥ من ناحية أخرى ، وهى الفترة التى اشتد فيها الجفاف .

ولا شك أن ضعف موارد الدولة على هذا النحو الصارخ لابد أن يدفع بدولة مثل الصومال إلى الاعهاد على العالم الخارجى والدول الغنية لسد هذا النقص ودعم ميزان المدفوعات وهذا الاعهاد سواء بشكل أو بآخر يشكل نوعا من أنواع التبعية السياسية للدول الغنية التى تتولى تعريض الصومال عن مواردها المحدودة التى لا تصل الى حد الكفاف فى الظروف العادية .

ولأن الصومال لا تملك من الموارد سوى موقعها الاستراتيجي فإنها - تحت ضغط الحاجة - قد لا نجد مفرا من استغلال هذا الموقع القريب من المحيط الهندي وبمخاره الهامشية لتعويض الدول الغنية التي لها مصالح في المنطقة كما تقدمه من مساعدات أساسية للصومال . (انظر جدول : ١٥) .

جدول رقم (١٥)

الميزان التجاري (بالمليون شلن صومالي)

البيان	١٩٦٨	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥
الواردات	٣٣٩ر٨	٣٦٩ر٨	٣٢٢ر٢	٤٤٧ر٦	٥٢٣ر٩	٦٤٦ر٠	٨٩٨ر٦	٩٧٣ر٧
الصادرات	٢١٢	٢٣١ر٩	٢٢٤ر٣	٢٤٦ر٤	٢٩٨ر٤	٢٩٨ر٨	٣٩٠ر٦	٥٥٧ر٦
العجز	١٢٧ر٨	١٣٧ر٩	٩٧ر٩	٢٠١ر٢	٢٢٥ر٥	٣٤٧ر٢	٥٠٨ر٠	٤١٦ر١

Source: The Europa Yearbook, op. cit.

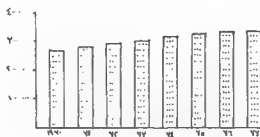
المصدر :

سكان المنطقة السياسية :

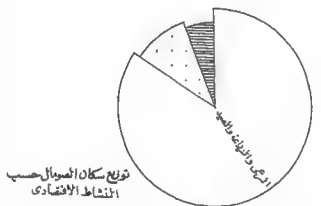
١ - حركة السكان : توضح بيانات الجدول (١٦) أن سكان الصومال قد زادوا خلال الفترة من عام ١٩٧٠ الى عام ١٩٧٧ بنحو ١٦٧٪ ، أى بمعدل زيادة سنوية يبلغ ٢٣٪ . وهو يعتبر من معدلات النمو المرتفعة التي تتمشى مع ظروف المجتمعات السكانية النامية .

ومعدل الزيادة المرتفع في الصومال يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية . فعديل المواليد يتميز بالارتفاع الصارخ حيث بلغ في الفترة من ٧٠ - ١٩٧٥ حوالى ٤٧ر٢ في الألف ، في حين بلغ معدل الوفيات ٢١ر٧ في الألف وهو معدل مرتفع أيضا ولكنه يترك فجوة كبيرة بينه وبين معدل المواليد ، ولذلك يتميز معدل الزيادة الطبيعية بالارتفاع ، حيث يبلغ حوالى ٢٥ر٥ في الألف .

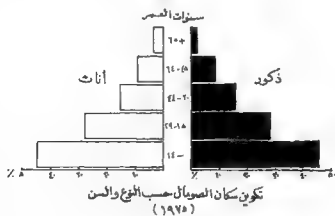
ولا يمكن إغفال عامل الزيادة غير الطبيعية في التأثير على حركة نمو السكان بالصومال ، وإن كان في نفس الوقت يصعب حصر هذا التأثير بصورة دقيقة . ويرجع هذا إلى الديناميكية التي تتميز بها الحدود البرية للصومال . فآزمة الجفاف



حكومة السودان
١٩٧٠/٧٧



الزراعة والثروة الحيوانية
الخدمات والتجارة
الصناعة والبناء



الشديدة التي شهدتها البلاد عام ١٩٧٤ أدت إلى ارتفاع معدل الوفيات بين السكان ، حيث قدر هذا العدد بحوالى ٤٠ ٠٠٠ نسمة ، ومع ذلك فإننا لا نلاحظ اختلالاً في حركة نمو السكان في منتصف السبعينات ، وقد يرجع ذلك إلى تزوج عدد كبير من اللاجئين الصوماليين الى داخل البلاد أثناء هذه الأزمة ، حتى أن بعض المصادر الرسمية قدرت هذا العدد بنحو مليون نازح في نهاية ١٩٧٨^(١) . (انظر جدول : ١٦) .

جدول رقم (١٦)

تطور عدد السكان في الصومال (بالمليون)

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
٣ر٣٥	٣ر٢٦	٣ر١٧	٣ر٠٩	٣ر٠١	٢ر٩٤	٢ر٨٦	٢ر٧٩

Demographic Yearbook, 1977, pp. 158-162, Table. 5

المصدر :

٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٧) أن الهرم السكاني للصومال لا يختلف عن بقية دول المنخل من حيث درجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة ، فقاعدة الهرم تتميز بالارتفاع تمشياً مع ارتفاع معدل الوفيات بين الرضع والأطفال . أما الفئة الوسطى (١٥ - ٦٤) فهي تضم نحو ٥٢٪ من حجم السكان ، يتولون من الناحية النظرية مسئولية إعالة بقية السكان ، ولكن من الناحية العملية فإن مسئولية الإعالة تزيد عن ذلك ، نتيجة لضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوى العاملة ، حيث لا تزيد نسبة النساء العاملات عن ٣٠٪ (١٩٧٥) من مجموع القوى العاملة . أما قمة الهرم فهي تتميز بالضيق الشديد ، مما يدل على انخفاض متوسط العمر ، ويلاحظ أن قمة الهرم تضيق بصورة أوضح ناحية الذكور ، ويرجع ذلك إلى تحمل الرجل لأعباء الحياة الشاقة ومحاطرها في مجتمع رعوى له ظروفه الخاصة للقاسية .

(١) نجوى ابراهيم . المصدر السابق .

وفي مثل هذا المجتمع السكاني تواجه الدولة مشكلة رئيسية تتمثل في نقص القوى العاملة التي يمكن الاعتماد عليها في تنفيذ برامج التنمية ، خاصة وأن نسبة مشاركة المرأة في العمل محدودة ، فضلا عن ارتفاع نسبة الأمية والتي تصل الى نحو ٩٥٪ وتدهور المستوى الصحي العام كظاهرة تميز المجتمع الصومالي . (انظر جدول : ١٧)

جدول رقم (١٧)

توزيع السكان حسب النوع والسن في الصومال بالنسب المئوية (١٩٧٥)

النوع	السن	أقل من ١٤ سنة	١٥-٢٩	٣٠-٤٤	٤٥-٦٤	٦٥ فأكثر
ذكور		٤٥ر٥	٢٨ر٥	١٥ر٣	٨ر٩	١ر٨
إناث		٤٤ر٦٠	٢٨ر٢	١٥ر٥	٩ر٥	٢ر٢

المصدر : Source : Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 31

ثالثا : دولة أثيوبيا

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط أثيوبيا تاريخيا بقيام أول دولة سياسية تتمثل في مملكة اكسوم بشمال هضبة الحبشة ، التي ترجع الى القرن الأول الميلادي . وشعب هذه المملكة تكون من اختلاط الكوشيين والسامين الذين عبروا البحر الأحمر منذ فجر التاريخ المعروف .^(١) وقد أصبحت هذه المملكة مسيحية في عام ٣٥٠ وظلت محفظة بمسيحياتها حتى بعد انتشار الإسلام في الأراضي المنخفضة المحيطة بالهضبة المرتفعة ، خاصة من ناحية الشرق والجنوب .

ولا شك أن الطبيعة الجبلية التي تتميز بها هضبة الحبشة قد جعلت مسألة وجود سلطة مركزية مهيمنة على أنحاء الهضبة أمرا صعب التحقيق . ولذا ظلت

(١) عبد الملك عردة . أثيوبيا من الامبراطورية إلى الجمهورية القيدالية . - السياسة الدولية : العدد ٤٣ ،

يناير ١٩٧٦ ، ص ص ٨٤ - ١٠٣ .

الهضبة مقسمة الى عدد كبير من الدولات والممالك التى تفصل بينها الحافات الجبلية العالية أو الحوائق النهرية العميقة ، وكان من أبرزها مملكة تيجره فى الشمال ومملكة شوا فى الجنوب . بل إن الهضبة ظلت مقسمة إلى أقالم تتمتع بالحكم الذاتى حتى بعد قيام الامبراطور منليك الثانى ملك شوا - بتوحيد الممالك الحبشية وتأسيس الامبراطورية الاثيوبية الحديثة فى أواخر القرن التاسع عشر. (١) .

وقد وصلت إثيوبيا إلى حدودها الحالية تقريبا فى عهد منليك الثانى (١٨٨٩ - ١٩١٣ م) ، وقد جاء ذلك فى أعقاب نجاح منليك الثانى فى تركيز السلطة فى العاصمة اديس ابابا والتزول من فوق الهضبة والتوسع على حساب السهول والأراضى المنخفضة التى تضم الشعوب الاسلامية واللوثية فى الشرق والجنوب الشرقى . وفى عام ٢٨٨٩ ضمت إثيوبيا كلا من منطقة أوجادين وهود مقابل تعاونها مع انجلترا فى إخماد الثورة المهديّة . أما إقليم ارييريا فلم يصبح جزءا من المنطقة السياسية للامبراطورية إلا فى عام ١٩٦٢ م ، فقد ظل هذا الاقليم مستعمرة ايطالية حتى عام ١٩٤١ م ، ثم احتلته بريطانيا عام ١٩٥٠ م . وفى عام ١٩٥٢ م فرضت الأمم المتحدة على الاقليم الاتحاد الفيدرالى مع إثيوبيا حتى عام ١٩٦٢ م ، حيث قامت إثيوبيا باحتلال أرييريا عسكريا وألغت من جانبها الاتحاد الفيدرالى . وفى ديسمبر عام ١٩٧٤ م انتهى حكم الامبراطور هيلسيلاسى آخر ملوك الأسرة السلطانية وأعلن قيام نظام جمهورى اشراعى .

وتطور المنطقة السياسية لاثيوبيا ، بوضوح أن معظم الحدود الحالية وصلت اليها الدولة عن طريق التوسع بالقوة وليس نتيجة لمو الثقافة الاثيوبية فى مناطق التوسع فباتى الضم بصورة تلقائية وليس بصورة اندفاعية مفتعلة ، ولذلك فإننا سنلاحظ أن المنطقة السياسية الأثيوبية تضم الكثير من الأقليات المناوئة وتعالى من عيوب جيوبوليتيكية عديدة وصارخة أحيانا ، والى تمثّل بوضوح فى التزعة

(١) Boateng E., op. cit., p. 229

الانفصالية لدى سكان اقليم اريتريا فضلا عن مشاكل الاقليات الصومالية القائمة على حدودها الشرقية والجنوبية الشرقية .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك اثيوبيا في حدودها البرية مع كل من جيبوتي والصومال وكينيا والسودان ويبلغ اجمالي طول هذه الحدود حوالي ١٥٦٤ كيلو مترا . فيما يتعلق بحدود اثيوبيا مع كل من جيبوتي والصومال فقد سبق تناولها ، وهى نموذج مكرر للحدود المصطنعة ، المفروضة على تكوينات قومية واقاليم اقتصادية متشابهة . أما الحدود الاثيوبية - الكينية فيبلغ طولها ٧٨٤ كيلو مترا ، وهى حدود دولية تم تحديدها وتعيينها باتفاق بين بريطانيا واثيوبيا عام ١٩٤٧ م .^(١)

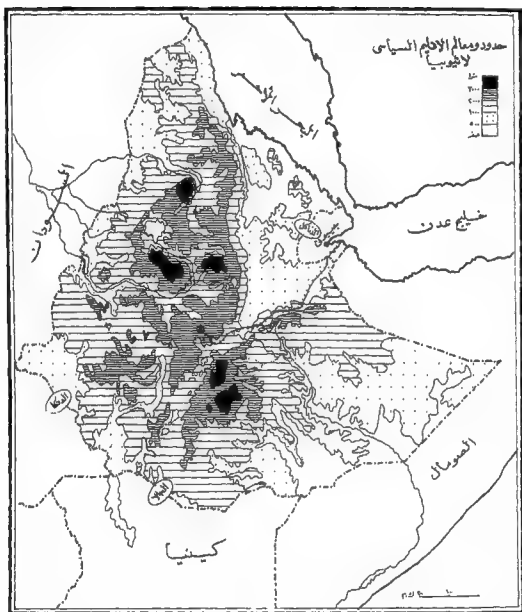
وخط الحدود يبدأ من ناحية الشرق من نقطة بالقرب من بلدة مانديرا الكينية Mandera ويسير تجاه الشمال الغربى مع نهر دوابالما لمسافة ١٤٤ كم ثم ينحرف تجاه الجنوب الغربى في خط متعرج حتى بلدة مويالى Moyale التى يطرحها داخل الأراضى الكينية ، ومن هناك يسير تجاه الغرب لمسافة ١٢٨ كيلو مترا ثم ينحرف إلى الشمال الغربى حتى يصل إلى بحيرة ستيفانى ، التى يمر بطرفها الجنوبى وهو في طريقه تجاه الطرف الشمالى لبحيرة رودلف .

والحدود الاثيوبية - الكينية شأنها شأن معظم الحدود الافريقية عبارة عن خطوط هندسية ، باستثناء القطاع الشرقى الذى يتمشى مع ممر دوا بالما . وهى أيضا مفروضة على قبائل الجالا ، خاصة بالقرب من بحيرة رودلف غربا ، والحدود الكينية - الاثيوبية شرقا ، حيث تمتد عناصر الجالا على جانبي الحدود .

وعلى الرغم من تحفظات أثيوبيا إزاء حدودها مع كينيا ، خاصة فيما يتعلق بمطالها في الشريط الحدودى الذى يضم منطقة آبار جادا دوما Gada Duma^(٢) إلا أن الحدود الكينية - الأثيوبية تخطى بهدوء واستقرار نسبي ، ويرجع ذلك إلى أن أقساما كبيرة من قبائل الجالا في هذه المنطقة قد تحولت عن الرعى

(1) Widstrand C. op. cit., p. 187.

(2) Ibid, p. 184.



المعيشى إلى الزراعة شبه المستقرة . إلى جانب هذا ، فإن تقارب الدولتين واتفاقهما على مبدأ قسمية الحدود القائمة في مواجهة المطالب الصومالية قد ساعد على تجميد الخلافات الحدودية .

أما عن الحدود الأثيوبية - السودانية فيبلغ إجمالي طولها حوالى ٢٣٣٦ كيلو مترا . ويبدأ خط الحدود بين الدولتين من الطرف الشمالى لبحيرة رودلف متجها الى الشمال الغربى ، ومارا بين نهر اومو Omo شرقا ومستنقعات كيوين Kobowen غربا ، حتى يلتقى بنهى اكوبو Okobo . ويواصل الخط مسيرته تجاه الشمال الغربى حتى بلدة الكرو ثم ينحرف تجاه الشمال الشرقى حتى يتقاطع مع نهر السواط وينحرف الخط بعد ذلك إلى الجنوب الشرقى حتى يلتقى برافده بارو ومن نقطة الالتقاء يسير اتجاه الشمال حتى شمال بلدة « بولفوديو » حيث ينحرف قليلا تجاه الشرق متقاطع مع النيل الأزرق ورافديه « الرهد والدندر » ثم الروافد العليا لنهر . . . العظيرة ونهر مارب Mareb ، حتى إذا أتى الشرق من بلدة تيمارين Timerein انحرف اتجاه الشمال الشرقى حتى يصل الى رأس كسار على ساحل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من أن خط الحدود الاثيوبية السودانية يتمشى مع السفوح الغربية والشالية لهضبة الحبشة وعلى ارتفاع لا يزيد عن ١٠٠٠ متر تقريبا ، إلا أنها ركائز تضاريسية غير واضحة الفصل ، خاصة وان انحدار هضبة الحبشة تجاه سهول السودان أكثر تدرجا واعتدالا من بقية الاتجاهات ، ولا تلبو هذه الحدود واضحة المعالم الا حين تتمشى مع المجارى النهرية ، التى تتعامد كثيرا مع خط الحدود ولا تتمشى معه الا قليلا .

ونخط الحدود بين أثيوبيا والسودان يمر داخل أراضي قبائل الدنكا التى تنتمى للجماعات النيلية المنتشرة إلى جنوب شرق السودان وغربى أثيوبيا ، وهى جماعات رعوية لذا يتعارض خط الحدود مع طابع الحركة الفصلية لهذه الجماعات . كما أن القطاع الشمالى من الحدود مفروض على قبائل الامهارا والجالا ، التى تنتشر على جانبي الخط بلا انقطاع .

وتركز فرصة الاحتكاك بين أثيوبيا والسودان في قطاعين ، أحدهما يتمثل في قطاع الحدود الأرييرية - السودانية الشمالى ، والثانى يتمثل في قطاع الحدود بين الجنوب السودانى وأثيوبيا . أما القطاع الأول فيرتبط بقره بقيام السودان بدعم الثوار الاريريين في منتصف السبعينيات وفتح حدوده أمام اللاجئين الاريريين . وقد ترتب على ذلك ان قامت الطائرات الاثيوبية عام ١٩٧٦ بقصف بعض القرى السودانية على الحدود بحجة ضرب الثوار اللاجئين ، وتصاعد الموقف الى حد حشد القوات على الحدود بين الدولتين ، وعلان اثيوبيا لحالة التعبئة العامة . وقد استقر الوضع نسبيا منذ عام ١٩٧٩م بعد أن تجاوزت العلاقات السودانية الاثيوبية مرحلة التوتر والخلافات ، وبعد اتفاق الدولتين في مارس ١٩٨٠ على التمهيد بقيام كل طرف بتزويد الطرف الآخر بالمعلومات المتعلقة بمسائل الحدود والقيام بعمليات مشرعة للتحكم في عمليات التهريب في المنطقة بالإضافة إلى تشجيع السياحة وزيادة حجم التبادل التجارى . كما ساعد على هدوء التوتر على الحدود قيام السودان بدور الوساطة بين أثيوبيا وثور أرييريا . أما القطاع الثانى من الحدود والمربط بالجنوب السودانى فكان يستمد قوته من قيام اثيوبيا بدعم ثوار الجنوب السودانى الذين يطالبون بالانفصال عن السودان استنادا إلى التباين العرقى والثقافى والدينى القائم بين شمال السودان وجنوبه .^(١) وقد استقر الوضع على هذا القطاع بعد قيام حكومة السودان بمنح الجنوب الحكم الذاتى .

وواضح أن الحدود البرية لاثيوبيا مصدر قلق وإزعاج ، ويتميز استقرارها بطبيعة مؤقتة نتيجة لعدم تمشى هذه الحدود فى أغلب قطاعها مع الظروف والحقائق الجغرافية والسياسية القائمة . وبضايع من فرصة الاحتكاك بين اثيوبيا وجاراتها تميز هذه الحدود بالطول النسبى ، حيث ان كل كيلو متر من الحدود البرية لا يقابله سوى ١٣ر٩ كيلو مترا مربعا من المساحة .

أما الحدود البحرية لاثيوبيا فهي تتمثل فى الجبهة البحرية لإقليم أرييريا الذى قامت اثيوبيا بضمه بالقوة إلى إقليمها السياسى فى نوفمبر ١٩٦٢ . وقبل هذا

(1) Boateng E. op. cit., p. 231.

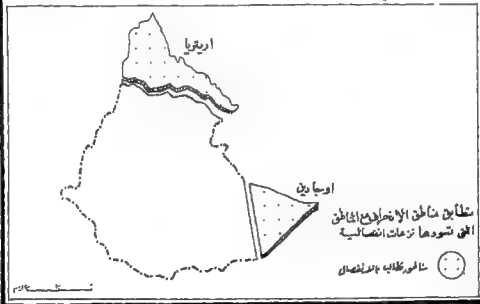
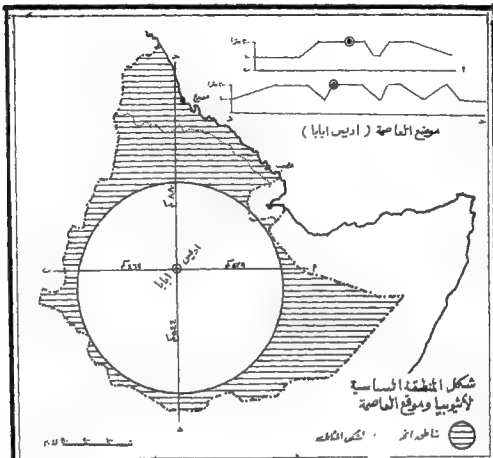
التاريخ كانت أثيوبيا مجرد دولة داخلية مغلقة Landlocked State ، ليس لها أى منافذ تطل منها على البحر الأحمر . ويضم إقليم أرييريا أصبح لديها جبهة بحرية تمتد من رأس دميرا جنوبا إلى رأس كسار شمالا ، ويبلغ طول هذه الجبهة حوالى ٩٥٠ كيلو مترا ، وتضم منفذين بحريين ، هما عصب ومصوع اللذان يمر من خلالها الآن نحو ٧٨٪ من التجارة الخارجية لأثيوبيا وذلك بعد تطوير الميناءين بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل والاتحاد السوفيتى .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تقدر مساحة أثيوبيا بحوالى ١٩٠٠٢٢١ كيلو مترا مربعا ، ولذا فهى تعتبر من أكبر دول المدخل الجنوبي من حيث المساحة ، فضلا عن اشراكها مع اليمن الشمالية فى العجز بالقدرة العالية نسبيا على الاستيعاب ، حيث ان معدل الكثافة العامة فى الدولتين يبلغ حوالى ٣٥ نسمة فى كل كيلو متر مربع .

وتأتى هذه القدرة العالية نسبيا التى يتمتع بها الاقليم السياسى لأثيوبيا على الرغم من الطبيعة الجبلية الغالبة ، فى الوقت الذى يضم الإقليم أجزاء تنخفض عن سطح البحر بنحو ١١٥ مترا كمنخفض الدناكل فإنه يضم أيضا أجزاء يتجاوز ارتفاعها ٤٥٠٠ مترا كما هو الحال بالنسبة للكتل البركانية الضخمة التى تعلو الهضبة ، ككتلة سيمين التى يصل ارتفاع أعلى قممها إلى ٤٦٢٠ مترا . ولكن لاشك أن الارتفاع النسبى لقدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب يرجع الى هذه الطبيعة الجبلية التى أدت الى تخفيف حدة حرارة العروض المدارية وزيادة كمية الأمطار التصاعدية ، فضلا عن التكوينات البركانية التى زادت من خصوبة العربة . ولذلك يمكن القول بأن قدرة المساحة السياسية لأثيوبيا على الاستيعاب تزيد كلما زاد الارتفاع نحو الداخل وتقل كلما قل الارتفاع تجاه الأطراف التى تسودها ظروف الجفاف .

وهذه المساحة الكبيرة لأثيوبيا تنتظم داخل شكل ملموم تغلب عليه صفة الاندماج ، هذه الصفة تتضح من التناسب الدقيق نسبيا بين المساحة وطول الحدود ، إذ أن كل كيلو متر مربع من المساحة يقابله ٢ر٥ مترا من طول الحدود .



واقتراب الشكل من الاندماج لا ينشأ وجود عيب في شكل الدولة ، يتمثل في مثلث اوجادين ، المخروس داخل منطقة سياسية أخرى . وبضاعف من هذا العيب النزعة الانفصالية التي تسود بين سكان هذا التتوي البارز وترمي إلى الانضمام للصومال .

وتكتمل فاعلية اندماج شكل الدولة بوقوع العاصمة (اديس ابابا) في موقع جغرافي متوسط داخل المساحة السياسية ، الأمر الذي يضمن للعاصمة التحكم في كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودام . وبضاعف من سيطرة العاصمة وتحكمها موضعها فوق المضفة ، وعلى ارتفاع يصل إلى ٣٤٧٩ مترا فوق سطح البحر ، الأمر الذي يجعلها تشرف من موقع حاكم مرتفع على كافة انحاء المنطقة السياسية المرابية تحفا وحولها . علاوة على ذلك فإن اديس ابابا تتمتع بفضل موقعها المتوسط وموضعها الجبلي الحصين بقدرة دفاعية عالية تجعلها في مأمن من السقوط . ولعل هذه العوامل مجتمعة هي التي أدت إلى احتفاظ اثيوبيا باستقلالها على مر العصور .

موارد المنطقة السياسية :

١ - الرية وموارد المياه : لقد ترتب على اتساع المساحة تعدد مماثل في أنماط الرية ، نتيجة لتنوع مظاهر السطح ومناسيب الارتفاع وما يصاحب ذلك من تنوع مماثل في توزيعات الحرارة والمطر والنبات .

ويمكن التمييز بصفة عامة بين نوعين رئيسيين من أنواع الرية . فهناك الرية الصحراوية الجافة التي تتميز بلونها الرمادي والسبك المحدود الناتج عن قلة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتي ، فضلا عن افتقارها للمواد العضوية والازوتية . وتنتشر نطاقات هذه الرية على ساحل ارييريا ومنخفض الدناكل وهضبة اوجادين شرقا والجالا جنوبا ، أي أن نطاقات هذه الرية تنتشر بصفة عامة في شرق وجنوب شرق اثيوبيا .

والنوع الثاني من العربة يتمثل في العربة الحمضية البركانية السميكة التي تتراوح درجة خصوبتها بين الجيد والمتوسط . وتنتشر نطاقات هذه العربة فوق مرتفعات الهضبة وعلى السفوح الغربية المتدرجة .

أما موارد المياه في أثيوبيا فهي تعتمد على الأمطار الموسمية التي يختلف توزيعها على أنحاء المنطقة السياسية حسب توزيع التضاريس . فهناك فصلان للمطر . أحدهما يمتد طوال شهور يونيو - يوليو - أغسطس ، وهو فصل المطر الغزير الذي يشمل معظم أنحاء البلاد تقريبا ، أما الفصل الثاني فيمتد خلال شهور ديسمبر - يناير - فبراير ، وهو فصل المطر القليل الذي تنحصر أمطاره فوق المرتفعات الوسطى ، لذلك يصل متوسط الأمطار فوق الهضبة إلى نحو ١٢٠ سم سنويا ، في حين لا يزيد هذا المعدل في الأجزاء الشرقية عن ١٠ سم . ويبدو تأثير عامل الارتفاع واضحا حين نقارن بين مصوع على ساحل ارييريا مباشرة ومدينة اسمره الواقعة على ارتفاع ٢٣٠٠ متر على نفس خط العرض تقريبا ، فتوسط المطر السنوى في الأولى يصل الى ٢٠ سم ، بينما يصل في الثانية الى ٤٥ سم .

وتلعب التضاريس دورا هاما في توزيع مياه الأمطار على سطح الاقليم السياسى فهضبة الحبشة المعزومة الأطراف والتي تزيد نصف مساحتها عن التي مر فوق سطح البحر ، تنحدر بصفة عامة تجاه سهول السودان عبر مجارى مهيمة عديدة تتمثل في امار عطبرة والنيل الازرق والسواط ، بينما أصبحت الأجزاء الشرقية والجنوبية الشرقية من المرتفعات الوسطى تعيش ظروف جفاف أو شبه جفاف ، معتمدة على ما يسقط عليها مباشرة من أمطار .

وفي ظل ظروف العربة وموارد المياه ، فإن إجمالى الأراضي القابلة للزراعة في أثيوبيا بما فيها الأراضي القابلة للتخريج والمراعى - تبلغ نحو ٨٧,٣٩٠,٠٠٠ هكتار^(١) أى ما يوازي ٧٠٪ من جملة الأراضي الاثيوبية . أما الأراضي المترعة بالفعل فلم تزد مساحتها عن ١٣,٧٣٠,٠٠٠ هكتارا عام ١٩٧٥ ، أى ما يوازي

(1) "Ethiopia: Introductory Survey" The Europa Year Book, 1978, pp. 340- 361.

١٤٩٪ من جملة الأراضي القابلة للزراعة ، وحوالى ١١.٢٪ من مساحة البلاد .

ونتيجة لتعدد مظاهر السطح وما يرتبط به من اختلافات أخرى في العربة والحاررة والمياه ، فإن المركب المحصولي يتميز بالتنوع الواضح . وتأتى الحبوب الغذائية على رأس قائمة المحاصيل وتشمل بعريب المساحة تنازليا كلاً من الشعير ، الذرة ، القمح والشوفان . وباستثناء الذرة فإن غالبية الحبوب الغذائية تزرع على ارتفاعات تتراوح بين ١٨٠٠ و ٣٠٠٠ متر ، بينما يزرع الذرة في المناطق المنخفضة الحارة القليلة المطر ، كسهل الدناكل وهضبة الجالا في الجنوب . ولا يشمل المركب المحصولي من المحاصيل التقديية سوى البن والقطن ، حيث يعتبر البن من محاصيل التصدير الرئيسية في البلاد ، حيث ساهم عام ١٩٧٢ م بنحو ٧٩.٤ مليون دولار أمريكي أى ما يوازي ٤٧.٩٪ من إجمالى قيمة الصادرات الاثيوبية .^(١) وتكاد تركز زراعة البن في جنوب غرب اثيوبيا في ولايات جامو وكافا وسيدامو ، حيث تتوفر العربة البركانية الخصبة والأمطار الغزيرة نسبيا والموزعة على معظم فصول السنة بما في ذلك مواسم الجفاف .

ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٥ م ، فإن مساحة المروج والأعشاب قد بلغت ٦٤٨٠٠٠٠٠ هكتارا أى ما يوازي ٥.٣٪ من جملة مساحة البلاد . لذلك فإن الإنتاج الحيواني يساهم بدور بارز في توفير الغذاء السكانى . وتتركز المراعى في المناطق المنخفضة كسهل الدناكل وهضبة أوجادين في الشرق والجالا في الجنوب ، فضلا عن المناطق المرتفعة التى يزيد منسوبها عن ٣٠٠٠ متر تقريبا ، وإن كانت حيوانات هذه الجهات المرتفعة تتميز بالهزال بصفة عامة نتيجة لتركز الأمطار في فصل واحد مما يقلل من نسبة الأملاح المعدنية في الحشائش . وطبقا لتقديرات منظمة الأغذية العالمية لعام ١٩٧٦ م^(٢) ، فإن المركب الحيوانى لاثيوبيا يشمل من الرؤوس : ٤٩٠٢٨٠٠٠٠ ماعز وأغنام ،

(1) "Ethiopia" Encyclopaedia of the Nations, Africa, vol. 2 op. cit., pp. 91-98.

(2) The Europa Year Book, op. cit.

٢٠٩٢٤ و ٢٠٩٣٤ جاموس وابقار ، ١٠٥١٠٠٠ ر١٥١٠٠٠ خيول ، ٩٦٠٠٠٠ ابل .
الى جانب ٥١٣٠٠٠٠ من الطيور الداجنة .

وقد بلغت قيمة ما ساهمت به الثروة الحيوانية والانتاج الحيواني في صادرات البلاد حوالى ٢٠٧ مليون دولار أمريكي ، أى ما يوازى ١٢٪ من إجمالى قيمة الصادرات عام ١٩٧٢ م .^(١) . وطبقا لتقديرات عام ١٩٧٠ م^(٢) فإن حوالى ٨٤٪ من جملة القوى العاملة يشتغلون بقطاع الزراعة والرعى والصيد والغابات . وعلى الرغم من ارتفاع هذه النسبة فإن ما يساهم به هذا القطاع في الناتج القومى لم يتعد ٤٧٪ عام ١٩٧٢ م وحوالى ٤٨٪ عام ١٩٧٣ م . وقد يرجع ذلك الى الطبيعة التقليدية المعيشية التى تميز هذا القطاع .

٢ - الموارد المعدنية والطاقات : تعاني اثيوبيا كبقية دول المدخل الجنوبى نقصا حادا فى الموارد المعدنية . فباستثناء الذهب والاملاح لا توجد رواسب معدنية ذات قيمة اقتصادية حتى الآن .

فما يتعلق بالذهب فهو يستخرج من أماكن متفرقة عند مكاشف الصخور البلورية على السطح وفى بعض قيعان المجارى النهرية ، بعد أن تمتح المياه التكوينات الرسوية وتصل الى الصخور القاعدية . ولذا تنتشر مناطق استخراج الذهب فى الولايات الغربية من الهضبة ، خاصة فى ولاية اليوباوور فى الجنوب الغربى . وقد حدث تدهور فى إنتاج الذهب الاثيوبى ، حيث انخفض الناتج من ٧٩١ كيلو جرام عام ١٩٧٣ م الى نحو ٤٩٠ كيلوجرام فقط عام ١٩٧٤ م^(٣)

أما الأملاح فيجرى استخراجها وتعليقها فى كل من مصوع وعصب ، وبالقرب من البحيرات الاخدودية الداخلية . أما الملح الصخري فيجرى استخراجه وتعليقه فى أماكن متفرقة من منخفض الدناكل . ويزيد إنتاج اثيوبيا

(1) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.

(2) Ibid.

(3) The Europa Year Book, op. cit.

من الأملاح سنويا عن ٢٠٠ ألف طن مري^(١) ، وإن كان يلاحظ أيضا انخفاض هذا المعدل في السنوات الأخيرة .

وقد جرى مؤخرا اكتشاف رواسب للفضة في دبارو Debarwa في إقليم أرييريا ، ولكن توقفت عملية إنتاجه التي بدأت عام ١٩٧٥ م بعد تجدّد اشتعال الحروب الأرييرية .

وبالنسبة للطاقة ، فقد تمّ عام ١٩٦٩ م اكتشاف بعض حقول للغاز الطبيعي أمام الساحل الأرييري وأخرى في صحراء أوجادين . وتواجه عملية استغلال هذا الغاز صعوبات نتيجة لتدهور الأوضاع الأمنية في هذه المناطق .

وتعتمد إثيوبيا على الطاقة الكهرومائية اعتمادا رئيسيا ، حيث تشكل هذه الطاقة ما يقرب من ٨٩٪ من مجموع الطاقة الكهربائية التي تعتمد عليها إثيوبيا ، فقد بلغ حجم هذه الطاقة عام ١٩٧٤ م نحو ٣٨٩٥ مليون كيلووات^(٢) . ويم توليد هذه الطاقة حاليا من الخزان المقام على مدخل بحيرة تانا .

ولا شك أن ضعف الموارد المعدنية وضعف استغلال الطاقة الكهرومائية الهائلة المتاحة لإثيوبيا قد أضعف من دور قطاع الصناعة في النشاط الاقتصادي ، حيث أن نسبة من يعملون في قطاع الصناعة والتعدين لم تزد عن ٥٫٨٪ من جملة القوى العاملة عام ١٩٧٥ م . ولذا تعتمد الصناعة القائمة في إثيوبيا على الموارد الزراعية والحيوانية كالبيرة والكحوليات والمكرونة وتكرير السكر وتعليب اللحوم فضلا عن بعض الصناعات التحويلية الأخرى كالأسمنت والمنسوجات والألياف الصناعية والمنتجات البerylية .

٣- النقل : يلعب النقل البحري دورا هاما في ربط إثيوبيا بالعالم الخارجي ، إذ بلغ حجم البضائع التي تمّ نقلها الى داخل إثيوبيا عن طريق البحر ما يقرب من ١٠١٤ مليون طن مري عام ١٩٧٤ م ، بينما بلغ حجم البضائع

(١) Ibid.

(٢) Encyclopedia of the Nations, op. cit.

التي تم نقلها الى خارج اثيوبيا في نفس العام ما يقرب من ٦٨١٠٠٠٠ طن مرمى .^(١)

ويعتمد النقل البحري على ثلاثة منافذ بحرية ، تتمثل في كل من ميناء جيوتي وعصب ومصوع . وحتى منتصف السبعينيات كانت التجارة الخارجية لأثيوبيا تعتمد بصفة أساسية على ميناء جيوتي ، تم تحول الاعتماد الأساسي إلى عصب ومصوع نتيجة لبعض الظروف السياسية وبعد تطوير موانئ ارييريا . وترتبط شبكة الخطوط الحديدية بالمنافذ البحرية الثلاثة ارتباطا واضحا . فهناك الخط الحديدى الرئيسى الذى يربط ميناء جيوتي بالعاصمة أديس ابابا ، ويبلغ طوله داخل الأراضي الأثيوبية حوالى ٧٨٢ كيلو مترا من بين ٨٨٠ كيلو مترا تمثل الطول الإجمالى للخط الحديدى . وهناك خط آخر يبلغ ٣٠٦ كيلو مترات يربط مصوع بكل من اسمره واجورادات .

أما الطرق البرية فهي ترتبط بصورة واضحة بالعاصمة نظرا لتقلها السياسى والديموجرافى فضلا عن موقعها المتوسط من جسم الدولة مما يجعلها نقطة ارتكاز لخطوط المواصلات والحركة . ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق البرية الرئيسية حوالى ٨٩٢٨ كيلو متر^(٢) . وهي تمثل الطرق الصالحة للاستخدام طوال العام وكثافة هذه الطرق الدائمة تعادل ما يقرب من سبعة أمتار لكل كيلو مترا مربع من المساحة الكلية .

ولا شك أن كثافة الطرق الرئيسية على هذا النحو تجعل من شبكة الطرق نقطة ضعف في جسم الدولة وتعكس تحلفا واضحا في قطاع النقل والمواصلات يؤثر بصورة سلبية على اقتصاد الدولة . بل إن بعض المصادر^(٣) تشير إلى أن نصف إنتاج أثيوبيا الاقتصادى يتم نقله على ظهور البغال التى يبلغ عددها نحو ١٤٢٠٠٠٠ بغلا (١٩٧٦) ، أى أن معدل انتشارها على الطرق الرئيسية يبلغ ١٥٩ بغلا على كل

(1) The Europa Year Book. op. cit.

(2) Encyclopaedia of the Nations. op. cit.,

(3) Ibid.

كيلومتر من الطرق ، وحوالي ٦٠ بغلا على كل كيلو متر من اجمالى شبكة الطرق الرئيسية والثانوية ، التى يبلغ مجموع أطوالها ٢٣٤٠٠ كيلومترا .

* *

كما تقدم يمكن القول بأن المنطقة السياسية لأثيوبيا تعاني كبقية دول المدخل الجنوبى من ضعف الموارد المتاحة وهو الأمر الذى يعكسه الميزان التجارى للبلاد (جدول رقم ١٨) الذى يسجل عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادرات والوارد .

وهذا العجز القائم يرتبط إلى حد بعيد بقطاع الزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعتمادا رئيسيا . ولأن الزراعة فى أثيوبيا عبارة عن زراعة مطرية لذلك اشتد تأثيرها بأزمة الجفاف التى شهدتها المنطقة لفترة طويلة واشتدت حدها فى عام ١٩٧٤ م ، ولذا نلمح زيادة فى العجز هام ١٩٧٥ م بصورة لم يسبق لها مثيل .

ولا شك أن هذا الجفاف كان أحد العوامل الرئيسية التى عجلت بالإطاحة بنظام الامبراطور هيلاسيلاسى ، الذى كانت أسوده تأكل اللحوم فى الوقت الذى كان فيه سكان بعض المناطق يشنقون أنفسهم على الشجر اليابس أو يلغون بأنفسهم تحت عجالات الشاحنات مفضلين الموت بهذه الطرق على الموت جوعا .

ولا شك أيضا أن الثورة بعد انقضاء ست سنوات من قيامها لم تستطع أن تمنع الهجمات التى قامت بهدف القضاء عليها حيث لم يكن مشروع الإصلاح الزراعى الذى اعلته عام ١٩٧٥ م بمعاونة الروس والكوبيين كافيا لإصلاح المسار الاقتصادى . ومن هنا يمكن القول بأن استمرار نظام الحكم القائم فى اثيوبيا يظل محفوفًا بالمخاطر طالما لا زال هناك شعب جائع . (انظر جدول : ١٨) .

جدول رقم (١٨)

الميزان التجارى فى اثيوبيا بملايين البيرات^(١)

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦
الصادرات	٣٠٥٨	٣١٤١	٣٨٤٢	٥٠٣٢	٥٦٥٢	٤٩٧٩	٥٨٠٦
الواردات	٤٢٩١	٤٦٩٥	٤٣٥٦	٤٤٨٢	٥٩٠٢	٦٥٦١	٧٣٦٥
الميزان	١٢٣٣-	١٥٥٤	٥١٤-	٥٥ +	٢٥ -	١٥٨٢	١٥٥٩

Source: The Europa Year Book, p. 354.

المصدر :

سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات الجدول رقم (١٩) أن عدد سكان اثيوبيا قد زاد خلال الفترة من عام ١٩٧٠ م الى عام ١٩٧٧ م بنحو ١٤.٨٪ وبمعدل زيادة سنوى يعادل ٢.١٪.

وهذا المعدل المرتفع الذى ينمو به سكان المنطقة السياسية يرجع الى عامل الزيادة الطبيعية بين هؤلاء السكان ، التى تتميز بالارتفاع المتناسب مع المجتمع الأثيوبى كمجتمع زراعى تقليدى . فمعدل المواليد بلغ خلال الفترة ٧٠ - ١٩٧٥ حوالى ٤٩.٤ فى الألف بينما بلغ معدل الوفيات ٢٥.٨ فى الألف وهى تعتبر من أعلى معدلات الوفيات بين دول المدخل الجنوبى الخمس ، كما تأتى اثيوبيا فى المرتبة التالية بعد اليمن الشمالية من حيث معدل الوفيات بين الأطفال ، حيث يصل هذا المعدل الى ٨٤.٢ فى الألف . ولاشك أن ارتفاع معدل الوفيات يرجع الى ارتفاع نسبة الامية (٩٠٪) وانخفاض مستوى الوعى الصحى والخدمات الصحية حيث أن كل ١٤٤٣ نسمة من السكان يقوم بخدمة طبيب واحد . ولذلك نلاحظ أن متوسط عمر الفرد فى أثيوبيا لا يزيد عن ٣٩ سنة ، يضاف إلى ذلك أن اعتماد الزراعة والرعى على الأمطار يؤدى إلى حدوث مجاعات تترك

(١) البير Birr : العملة الاثيوبية التى دخلت عام ١٩٧٦ محل الدولار الاثيوبى وهى تعادل نحو ١٠٠ سنت .
• يشتمل هذا الرقم البضائع التى أعادت أثيوبيا تصديرها لحساب مناطق أخرى .

آثارها السيئة على الإنسان والحيوان على حد سواء ، وعلى سبيل المثال ، فإن المجاعات الأخيرة التي صاحبت الجفاف (٧٣ - ١٩٧٤ م) أدت إلى انتهاء حياة ما يقرب من ٦٠٠٠٠ نسمة في مقاطعة هرر وحدها الى جانب القضاء على ٨٠٪ من الحيوانات. ^(١) (انظر جدول : ١٩) .

جدول رقم (١٩)

تطور عدد السكان في أثيوبيا (بالمليون نسمة)

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
٢٨٠٩٣	٢٨٠١٩	٤٧٠٤٧	٢٦٠٧٨	٢٦٠١٩	٢٥٠٨٩	٢٥٠٢٥	٢٤٠٦٣

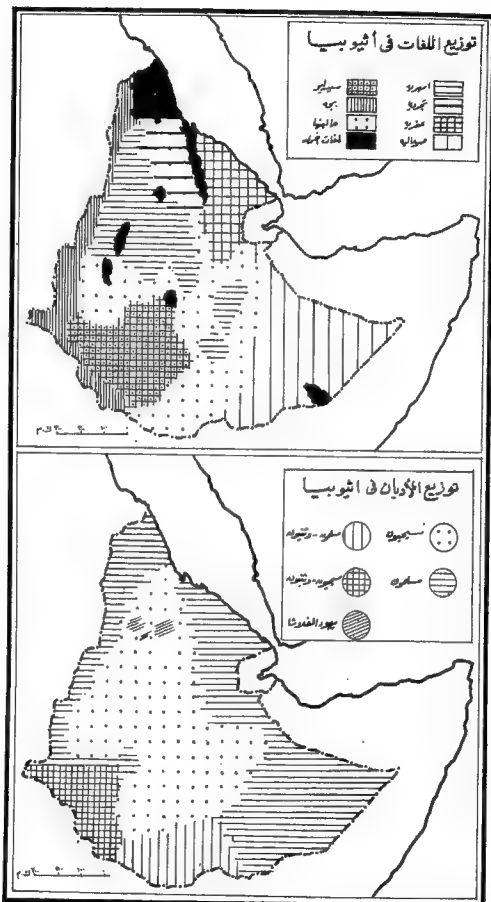
المصدر : Source : Demographic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table. 5

وكما هو الحال بالنسبة لكل دول المدخل الجنوى ، فإن النمو السريع للسكان كان يمكن أن يحتسب كأحد جوانب القوة في الجغرافيا السياسية لأثيوبيا ، إلا أن الزيادة هنا تعنى زيادة الفجوة القائمة بين عدد السكان والموارد المتاحة للمنطقة السياسية . فالزيادة السكانية في حالة أثيوبيا تعنى زيادة التحميل على طاقة استيعاب المنطقة السياسية ، وزيادة نسبة السكان الذين ينبغي إعالهم .

٢- تكوين السكان حسب العرق والديانة واللغة : تضم أثيوبيا داخل حدودها خليطا معقدا ومتنافرا من الأعراق والأديان واللغات . هذا الخليط يرجع بالدرجة الأولى إلى نزول الحبشة من قلعها الجبلية الحصبة والمتجانسة نسبيا إلى السهول المحيطة بها من الشرق والجنوب قصمت إلى حدودها السياسية إقليم الدناكل في أربريا ومنخفض العفر وإقليم الصومالين في هود وأوجادين وإقليم الجالا في مضبجهم جنوبا . وبهذا أصبحت مضبة الحبشة كنواة كثيفة محاطة بمنطقة من الأقاليم المضمومة الواسعة فتحوّلت في النهاية إلى دولة محتلطة .

وتضم أثيوبيا حاليا ما يقرب من ٧٠ مجموعة عرقية ، تتمثل بصفة أساسية في

(1) Ethiopia "Africa Contomperoray Record, 1975-76, pp. B. 186-B. 214



المصدر: غير الملقب بغيره، المخطط لاسيلاج (نقشه عامه - مسيحية ولاماريا - الحسن اشعريه ١٩٧٠)

عدة مجموعات رئيسية ، فهناك مجموعة الأمهريين والتيجريين الذين يشكلون ما يقرب من ٣٥٪ من السكان ، ومعظمهم يركز في الشمال والوسط ، وهم يرجعون الى أصول سامية ، ويؤلفون الطبقة الارستقراطية الحاكمة في البلاد . وهناك مجموعة الجالا Galla الذين يشكلون ما يقرب من ٤٠٪ من مجموع السكان ويتركزون في الجنوب وعلى السفوح الدنيا في الوسط وعلى الحدود الغربية للمنطقة السيامية توجد عناصر «الشانجالاه» الذين يشكلون ما يقرب من ٦٪ من السكان . ونفس هذه النسبة يشكلها الصوماليون والدناكل الذين يركزون في الأقاليم الجافة الشرقية والجنوبية الشرقية . علاوة على ذلك تنتشر القبائل النيلية على الحدود السودانية في الركن الجنوبي الغربي من البلاد ، كما توجد قبائل الفلاشا أو اليهود السود الذين يعيشون فوق كتلة سيمين جنوبي تيجره ، وقبائل البجة في الطرف الشمالي من البلاد ، وقبائل أجايو Agau في وسط الهضبة ، فضلا عن مجموعة قبائل سيدامو على السفوح الجنوبية لهضبة الحبشة . وهي تعتبر من أقدم المجموعات والعناصر التي ظهرت في الاقليم .

ويضاف إلى هذا الخليط العرق مجموعات من الأقليات والجاليات التي تضم الجينيين والأرمن واليونانيين والإيطاليين والهنود ، والذين يقدر عددهم بحوالى ٥٠,٠٠٠ نسمة (عام ١٩٧١م) .^(١)

وداخل الحدود الاثيوبية هناك ما يقرب من ١٤٠ لغة ولهجة^(٢) تتحرك بها الألسنة ، ومعظم هذه اللغات واللهجات تنتمي الى الشعبة السامية والحامية التي تنفرع من مجموعة اللغات الأفرو آسيوية . وإلى هذه المجموعة تنتمي لغة الجيز Ge'ez ، وهي اللغة التي تستخدم في الطقوس المسيحية الأثيوبية . ومن هذه اللغة تنفرع اللغة الأمهرية التي يتحدث بها الأمهريون والتيجريون - وهما الشعبان المسيحيان الإصليان في البلاد^(٣) - وهي اللغة الرسمية للبلاد . وتسود اللغة

(1) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.,

(2) Ibid.

(٣) عبد الملك عودة ، المصدر السابق .

التيجرنية في اريريا بينما تسود لغة التيجرى Tigre في الطرف الشمالى فقط من اريتريا . وتستخدم اللغة العربية في المقاطعات الشرقية والشمالية ، أما اللغة الهررية فتستخدم في مقاطعة هرر في الجنوب الشرقى . وفي الجنوب تنتشر لغات الجالا ، سيدامو ، البجة ، الجالينيا والصومالية بالإضافة الى ذلك هناك اللغات واللهجات النيلية المتعددة في الجنوب الغربى .

وأنثيوبيا تكاد تكون مجعما للأديان ، فالمسيحية - وهى الديانة الرسمية - تنتشر فوق الهضبة ويدين بها على وجه الخصوص الامهريون والتيجريون . أما الدين الاسلامى فينتشر على معظم سفوح الهضبة وفى الأجزاء الشرقية من البلاد . أما الوثنيون الذين تراوح نسبهم بين ٥ - ١٥٪ فينتشرون فى أجزاء متفرقة ، فهم يتداخلون مع المسيحيين فى القسم الجنوى الغربى ومع المسلمين فى هضبة الجالا جنوبا . كما توجد الديانة اليهودية بين الفلاشا فى وسط الهضبة

ولا شك أن هذا التعدد العرقى واللغوى والدينى يخلق تناقضات واختلافات لا يستهان بعلمها وتأثيرها على القيم والعلاقات والتقاليد بين سكان المنطقة السياسية ، الأمر الذى يضعف من قدرة الدولة على الاحتفاظ بتماسكها القومى .

ومما تقدم يتضح أن التوسع السياسى الحديث للدولة الحبشية قد أدى الى التعدد العرقى واللغوى والدينى المتنافر داخل جسم الدولة ، وهو الأمر الذى يشكل نقطة ضعف خطيرة مهدد استمرار كيان الدولة وتماسكها ، وإن هذا التوسع المبالغ فيه قد أدخل فى جسم الدولة أقلييات مناثوة تشعر بهويتها الذاتية وتؤمن بحقوقها فى تأكيد هذه الهوية بالانفصال وتحقيق الذاتية .

ويضعف من تأثير الآثار السلبية الناجمة عن هذا الخليط المعقد فى البلاد ، أن المسيحيين الأمهريين يشكلون طبقة فوقية تتمتع بامتيازات شتى وتسيطر على معظم المراكز القيادية والسياسية العليا فى البلاد ، وهو الأمر الذى من شأنه أن يزيد من حدة النزعات الانفصالية لدى الأجزاء المضافة بالقوة الى جسم الدولة . ويذكر فى هذا الصدد - على سبيل المثال - أنه على الرغم من أن الثورة الاريرية انطلقت أساسا من بين صفوف المسلمين الأرييريين فإنها ما لبثت بعد

ذلك بفترة أن ضمت بين صفوفها المسيحيين الأرييريين . بعد أن كانوا فيما مضى يشكلون القوات الخاصة التي قاومت بها اثيوبيا الثوار في أيريا . وقد جرى هذا التحول لعدة أسباب كان من بينها قيام السلطات الاثيوبية بمنع تدريس اللغتين الرسميتين في ايريا وهما العربية والتيجرينية ، لتحل محلها اللغة الأمهرية . فقد كان المسيحيون الأرييريون يعتقدون بأن ثقافتهم ودينهم وسيادتهم ستصبح أكثر ازدهارا وقوة في ظل حاية اديس ابابا المسيحية خاصة وأن السلطات الاثيوبية عمدت إلى الاستيثار بالمراكز العليا في الإدارة الاريريه ، واتباع سياسة التميز العرقى دون اعتبار للدين الذى يجمعهم بالمسيحين الأيتريين . وقد تأكدت هذه النزعة العرقية حين تمت الإطاحة بالجفرال (أمان عندوم) - الأريتري الأصل - عن رئاسة مجلس الثورة الذى أسقط النظام الامبرطورى عام ١٩٧٤ م .

- **توزيع السكان** : توضح بيانات الجدول رقم (٢٠) أن هناك تفاوتات في توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية حيث يلاحظ تركيز السكان بكثافة في وسط الهضبة مع ضعف في الكثافة كلما بعدنا عن المركز تجاه الأطراف .

وتزداد الكثافة في الوسط نتيجة لعدة ظروف طبيعية تميز قلب البلاد . فالظروف المناخية أكثر ملاءمة للاستيطان البشرى فالارتفاع النسبى في قلب الهضبة أدى الى الحد من حرارة العروض المدارية المرتفعة بحيث يراوح متوسط الحرارة بين ١٦ و ٢٠ م ، والى ما تحت الصفر بالنسبة للقمم الشاهقة الارتفاع . كما أن عامل الارتفاع النسبى يؤدي إلى زيادة كمية الأمطار التصاعدية في وسط الهضبة بحيث يصل متوسط المطر السنوى إلى نحو ١٢٠ سم . يضاف إلى ذلك

• تشير بعض المصادر إلى أن هذا التحول جاء بعد الانتصارات التي حققها الثوار المسلمون حتى لا ينفرد المسلمون بالسلطة في البلاد إذا تم الاستقلال ، كما يمكن القول بأن هذا التحول جاء بهدف اضعاف روح الجهاد

بين المسلمين وتفتيت القيادة بتعدد اتجاهاتها ومذاهبها . يمكن مراجعة :

- محمد سعيد البارودى . أصول المشكلة الارثيرية ومستقبلها - بحث مقدم للمؤتمر الجغرافى الاسلامى الأول - الرياض : جامعة للإمام محمد بن سعود الاسلامية ، ١٣٩٩ هـ .

- Fessehatzion, T. The Eritrean Struggle for Independence and Libe-rat-ion. - Horn of Africa, April-June, vol. 1, No. 2, 1978, pp. 29-34.

توفر العربة البركانية الحصبة التي ترتبط بالتكوينات البركانية التي تغطي أجزاء كبيرة من الهضبة .

وتقل الكثافة كلما بعدنا عن الوسط تجاه الأطراف ، حيث الأقاليم المنخفضة التي تسودها ظروف الجفاف ، خاصة تجاه الشرق والجنوب الشرق .

وعلى ذلك يمكن ملاحظة أن المقاطعات القائمة فوق الهضبة الوسطى ، وعلى السفوح الغربية التي تنحدر فوقها مياه الأمطار الساقطة هي أكثر المقاطعات من حيث معدلات الكثافة . وتأتي مقاطعة شوا على رأس المقاطعات من حيث معدل الكثافة ، الذي يبلغ حوالي ٦٦ نسمة في كل كيلو متر مربع ، ولا شك أن وجود العاصمة (اديس ابابا) ضمن حدود هذه المقاطعة كان أحد العوامل الرئيسية في ارتفاع معدل الكثافة ، حيث تضم العاصمة وحدها ما يقرب من ١٩٪ من مجموع سكان المقاطعة البالغ عددهم حوالي خمسة ملايين نسمة . وبلى شوا من حيث الكثافة العالية كل من مقاطعة عروس وولو ، بحيث يشكل مجموع سكان هذه المقاطعات الثلاث حوالي ٣٣٪ من جملة السكان على الرغم من أن مساحهم لا تمثل سوى ١٥٤٪ من إجمالي المساحة .

وبلى المقاطعات الثلاث من حيث الكثافة ، تلك المقاطعات الواقعة على السفوح الغربية والشمالية من الهضبة ، التي تخترق أراضيها المجارى النهرية العديدة التي تحمل مياه الهضبة . وتمثل هذه المقاطعات في كل من : كافا ، ايلوبابور - وليجا - جوجام وتيجره . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالي ٢٧٢٪ من السكان في حين تمثل مساحاتها حوالي ٢٤٦٪ من إجمالي المساحة الكلية للبلاد .

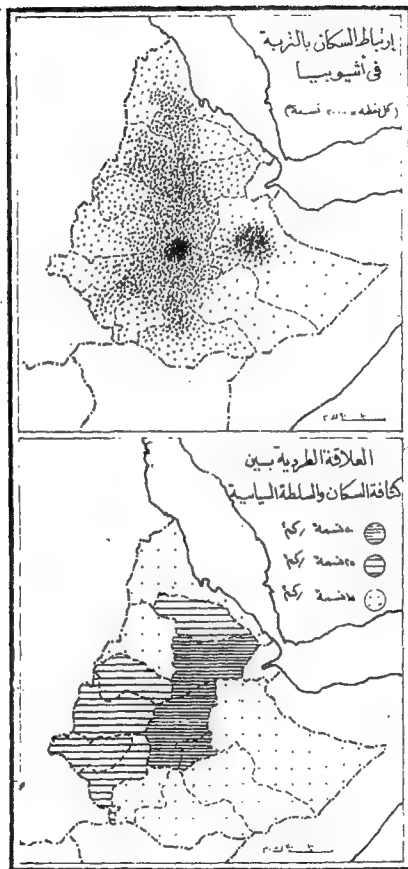
أما المجموعة الثالثة من المقاطعات والتي تمثل المقاطعات الأقل كثافة ، فتتمثل في تلك الواقعة في القسم الشرق من أثيوبيا والذي يضم المناطق المنخفضة التي يقل منسوبها بصفة عامة عن ١٨٠٠ متر ، وهي تشمل السهل الساحلي لاديريا ومنخفض الدناكل وصحراء اوجادين وهضبة الجبال جنوبا . كما تشمل المناطق الشاهقة الارتفاع الواقعة في قلب الهضبة كالكثال البركانية التي يزيد ارتفاعها عن ٣٤٠٠ متر . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالي ٣٩٨٪ من

جملة سكان البلاد : حير شكل ماحما حوالي ٥٩٩٪ من إجمال المساحة الكلية لاثيوبيا .

وواضح مر رزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن هناك تركزا سكانياً واضحاً في قلب البلاد يقل تدريجياً تجاه الأطراف والهامش . وهذا التوزيع لا يرجع الى وجود كثافة عالية في القلب بقدر ما يرجع إلى كثافة أقل من المعتاد تجاه الأطراف ، فعديل الكثافة يراوح بين ٥٠ نسمة في كل كيلو متر مربع داخل النواة المركزية للدولة ، وحوالي ٢٥ نسمة في النطاق الأوسط المحيط بالنواة ، ثم ١٥ نسمة فقط في النطاق الهامشي . وعلى هذا النحو فإن غطت توزيع السكان يتمثل في نواة كثيفة فوق الهضبة ، تحاط بنطاق متوسط أقل كثافة على السفوح ، فنطاق هامشي محلخل الكثافة .

ونمط توزيع الكثافة في أثيوبيا يكاد يتفق مع نمط توزيع الإدارة السياسية في البلاد ، التي تتضاءل وتضعف كلما بعدنا عن القلب تجاه الأطراف . فالسلطة السياسية تتمركز بصورة تقليدية وثابتة في يد الأمهريين ، الذين يشكلون غالبية سكان منطقة النواة السكانية الكثيفة القائمة في قلب البلاد ، ومن خلال هذه النواة الكثيفة المركزية يقوم الأمهريون بممارسة نفوذهم وإدارتهم للدولة .

وعلى الرغم من اتساع المنطقة السياسية وتعدد القوميات والشعوب الى تضمها فإن قوة النواة السياسية - الديموجرافية وموضعها الجبلي المرتفع قد ساعد الأمهريين على الاحتفاظ بالسلطة بعيدا عن الأطراف ، التي تتميز بالتخلخل السكاني الواضح . (انظر جدول : ٢٠) .



جدول رقم (٢٠)

توزيع السكان على المقاطعات وفقا لتقديرات عام ١٩٧٤

المقاطعة	المساحة كم ٢	عدد السكان	الكثافة (نسمة/كم ٢)	العاصمة وعدد سكانها
عروس	٢٣,٥٠٠	٨٩٢,٧٠٠	٣٨	عسيلة (٢٢,١٠٠)
بيل	١٢٤,٦٠٠	٧٣٩,٦٠٠	٥,٩	جوبا (١٥,٦٥٠)
بيجادير	٧٤,٢٠٠	١,٤١٨,٧٠٠	١٩,١	جولداف (٤٣,٤٠٠)
اريتريا	١١٧,٦٠٠	٢,٠٧٠,١٠٠	١٧,٦	اسمره (٢٨,٥٨٦٠)
جيموكوف	٣٩,٥٠٠	٧٣٠,٧٠٠	١٨,٥	ارباننش (٨,٧٩٠)
جوجام	٦١,٦٠٠	١,٨٢٩,٦٠٠	٢٩,٧	ديرمالوكوس (٣٣,٧٣٠)
هرر	٢٥٩,٧٠٠	٣,٥١٠,٠٠٠	١٣,٥	هرر (٥٣,٥٦٠)
ايوليايود	٢٧,٤٠٠	٧١٩,٤٠٠	٢٦,٢	ماطو (٧,٨٢٠)
كافا	٥٤,٦٠٠	١,٧٦٨,٧٠٠	٣٢,٤	جيا (٥٢,٤٢٠)
شوا	٨٥,٤٠٠	٥,٧١٢,١٠٠	٦٦,٩	اديس (١٠,٤٦٠,٢٦٠)
سينامو	١١٧,٣٠٠	٢,٥٩٥,٦٠٠	٢٢,١	اوسا (١٩,٥٥٠)
تيجره	٦٥,٩٠٠	١,٩١٦,٦٠٠	٢٩,١	ميكيل (٣٤,٢٩٠)
ووليجا	٧١,٢٠٠	١,٤٢٦,٨٠٠	١٨,٦	ليكت (٢١,٢٦٠)
وولو	٧٩,٤٠٠	٢,٥٧٠,٢٠٠	٤٢,٤	دسيه (٥٤,٠٩١٠)
الجملة	١,٢٢١,٩٠٠	٢٧,٨٠٠	٢٢,٨	

Source: The Europa Year Book, op. cit.,

المصدر :

• • • •

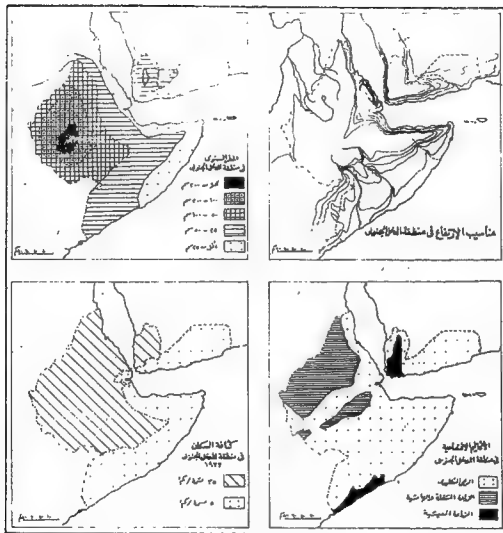
الخلاصة :

بمبادرة مجموعة الدول التي أطلقنا عليها تعبير دول منطقة الارتباط الثانوي
تتكمّل صورة ملامح الجغرافيا السياسية لدول منطقة المدخل الجنوبي للبحر
الأحمر .

ويمكن القول بأن الملامح السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى لا تختلف من وجهة نظر الجغرافيا السياسية عن ملامح دول منطقة الارتباط الرئيسى ، كل ما يمكن أن يميز بين المجموعتين . أن دول الارتباط الرئيسى ترتبط ارتباطا مباشرا وقويا بالمدخل البحرى بحكم موقعها الحاكم من باب المندب واتساع منافذها البحرية المطلة عليها . ولعل هذا الفارق يظهر جليا من خلال وضوح بصمات المؤثرة البحرية على كثير من المظاهر السياسية للدولة ودخوله كمورد رئيسى من موارده المنطقة السياسية بحيث يكاد ينفرد بتسلطه على توجيه سياسة الدولة . سواء الخارجية أو الداخلية . بل إن هذا الموقع جعل السياسة الداخلية تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس . حتى أننا نلاحظ أن العاصمة السياسية لتدير البلاد من خلال موقع هامشى على ساحل البحر . وكأنها تؤكد بذلك أن البحر جزء من المنطقة السياسية . فهذا الموقع الهامشى الساحلى يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى يمكن أن ترسم بها السياسة الداخلية

أما بالنسبة لدول منطقة الارتباط الثانوى فإن الموقع البحرى لا ينفرد وحده بتشكيل الملامح السياسية لهذه الدول . بل يظهر كأحد المدخلات التى تتدفق إلى الآلة السياسية التى تتولى صنع القرار . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا ابتعدت عواصم دول منطقة الارتباط الثانوى عن المدخل البحرى واختارت لنفسها موقعا داخليا يجعل من السياسة الداخلية أساسا لرسم السياسة الخارجية . وهذه الصفة تنطبق على عواصم الدول الثلاث بما فى ذلك مقديشو التى تبتعد عن المدخل الجنوى للبحر الأحمر ولكنها لا تستطيع أن تبتعد عن الساحل الصومالى على المحيط الهندى بحكم شكل الدولة الطولى الشريطى .

ودول الارتباط الثانوى كدول الارتباط الرئيسى تعاني من عيوب وتشوهات جيوبوليتيكية عديدة . بحيث يمكن أن تشكل دول المدخل الجنوى كلها بقعة واضحة المعالم من التخلف والضعف على خريطة العالم السياسية . هذا الضعف يكاد يشمل كل العناصر التى تدخل فى تحليل القوة . ولا شك أنه إذا كانت ظروف البيئة الطبيعية قد أسهمت فى خلق هذا الضعف بقسومها وبشحها فإننا لا



يمكن أن تغفل دور القوى العظمى في تأكيد وترسيخ هذا الضعف حتى تضمن عدم وجود قوة مناوئة في منطقة المدخل الجنوبي يمكنها أن مهدد مصالحها الاستراتيجية في هذه المنطقة الحيوية من العالم .

ومواطن الضعف في دول منطقة المدخل الجنوبي تكاد تشمل كل عناصر تحليل القوة . فالحدود السياسية مصطنعة وذات طبيعة مؤقتة . لا تتمشى مع تكوينات تضاريسية حاسمة الفصل . ومفروضة على تكوينات عرقية وقومية واقتصادية متشابهة . مما يجعلها مثارا للخلافات السياسية والتراعات المسلحة التي تستنزف كثيرا من موارد هذه الدول المحدودة بطبيعتها .

والمساحة السياسية لدول المدخل الجنوبي تتميز بضعف قدرتها على استيعاب السكان نتيجة لسيادة المظهر الجبلي الوعر وظروف الصحارى الجافة . فباستثناء اليمن الشمالية وأثيوبيا التي يصل فيها معدل الكثافة العامة الى ٣٥ نسمة في كل كيلو متر مربع . فإن بقية الدول لا يزيد معدل الكثافة فيها عن خمسة أفراد في كل كيلو متر مربع . وهي معدلات ضعيفة تعكس في النهاية عجزا من جانب سكان هذه الدول على التحكم في الرية السياسية .

وأشكال هذه المناطق السياسية مليئة بالعيوب الجيوبوليتكية ما بين انبعاثات داخله في أجسام الدول وتنتوءات بارزة منها . وجميع هذه التشوهات الشكلية ترجع إلى أن الاستعمار الاسرائيحي هو الذى قام بدور رئيسى في تخطيط ورسم هذه الأشكال بما يتفق مع مصالحه الاسرائيحية . ويكفى مثالا على ذلك أن جيوتى بكاملها كدولة تعد نموذجا مثاليا للتشوهات الشكلية . فهي عبارة عن جيب ساحلى محاصر رسمه الاستعمار الفرنسى في مرحلة استعمارية معينة لخدمة مصالحه فقط .

وكل دول المدخل الجنوبي تعاني من ضعف مواردها الطبيعية . فالعربة الصحراوية الفقيرة تشكل النمط السائد في منطقة المدخل الجنوبي التي تعاني بدورها من ضعف مواردها المائية بحكم وقوعها في العروض المدارية الجافة وشبه الجافة . حيث أن جزءا كبيرا من دول المدخل الجنوبي يدخل في نطاق الصحارى

الأكثر جفافاً في العالم ونتيجة لهذه الظروف نجد أن منطقة المدخل الجنوبي .
تعد جزءاً من نطاق الجوع والعطش في العالم . حيث تعجز الموارد الزراعية عن
الوفاء بحاجات السكان الضرورية من الغذاء . ويأتي عجز الزراعة على الرغم من
أن قطاع الزراعة يشكل القطاع الرئيسي في الهياكل الاقتصادية لدول المنطقة.
حيث يعمل به غالبية السكان . ومن هنا فإن المواد الغذائية تشكل الجزء الأكبر
من واردات دول المدخل الجنوبي بما في ذلك الدول التقليدية في مجال الزراعة
كاليمن الشمالية وأثيوبيا .

وتكتمل دائرة عجز الموارد الطبيعية بافتقار منطقة المدخل الجنوبي للدوارد
المعدنية والطاقة فباستثناء الذهب في أثيوبيا واليورانيوم في الصومال لا نجد سوى
الملح ك معدن وحيد في دول المدخل الجنوبي . يركز حوله النشاط التعديني في
تلك الدول . وباستثناء الطاقة المائية والغاز الطبيعي المكتشف حديثاً في أثيوبيا
فإن جميع دول المدخل الجنوبي تفتقر إلى مصادر الطاقة وتعتمد كلية على
الاستيراد من الخارج بما في ذلك الدول التي تملك معامل تكرير للبروم . وهي
اليمن الجنوبية وأثيوبيا .

ويدخل النقل أيضاً كأحد عناصر الضعف الواضحة في دول منطقة المدخل
الجنوبي . فشبكة الطرق البرية لا تغطي إلا أجزاء محدودة من المناطق السياسية ،
فضلاً عن أن غالبية هذه الطرق عبارة عن مسالك رملية لا تصلح للاستخدام
إلا في مواسم الجفاف ولوسائل النقل البدائية البطيئة . كما أن الخطوط الحديدية
محدودة للغاية ومحصورة في خط جيبوتي - أديس أبابا وخط مصوع - أسمره -
أجورادات ، وهي سكك ذات خط واحد مهالكة ، يسهل قطعها وتعطيلها .

ومواطن الضعف لا تقف عند حد الجوانب الطبيعيه . فعدول حركة نمو
السكان في دول المدخل وإن تميز بالسرعة - التي عادة ما تضاف إلى جوانب
القوة - إلا أن هذا النمو السريع القائم على الزيادة الطبيعية يشكل عبئاً إضافياً
على الموارد المحدودة لهذه الدول ويزيد من العبء الواقع على السكان العاملين
بمثل ما يزيد من عدد العاطلين والجامعين .

كما أن توزيع السكان داخل المناطق السياسية يتسم بالاختلال والتفاوت الواضح نتيجة لارتباطه بتوزيع مصادر المياه بالدرجة الأولى في مثل هذه البيئة الصحراوية . ويؤدى هذا التفاوت إلى ضعف قدرة السكان على الامتزاج بالعربة والتحكم فيها .

والأهرام السكانية لدول المدخل الجنوى تعكس انخفاضاً في قدرة السكان على الإنتاج نتيجة لاتساع قاعدة الهرم وزيادة نسبة المعالين بين السكان . ويزيد من ضعف القدرة الإنتاجية للسكان انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية الى تراوح في معظم دول المدخل بين ٩٠ - ٩٥٪ من جملة السكان .

وإذا كان النظام القبلى أحد الملامح الرئيسية للنظام الاجتماعى والسياسى في دول المدخل الجنوى فإنه يعد أيضاً أحد مواطن الضعف في الجغرافيا السياسية لهذه الدول . فالنظام القبلى الذى يقوم على العصبية ووحدة الدم . يجعل ولاء الفرد ينصرف لشعبه وقبيلته قبل أن يكون للدولة والنظام السياسى الذى يتبنى إليه . كما أن النظام القبلى يهدد الاستقرار السياسى والعاسك القومى نتيجة لتوزيع ولاء الأفراد بين القبائل المختلفة الى تشكل كل منها نظاما اجتماعيا وسياسيا مستقلا .

ونتيجة لضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوى من جانبها الطبيعى والبشرى ، فإن هذه الدول تعتمد على العالم الخارجى والدول الغنية لتعويضها عن هذا النقص القائم وترتبط بها إلى حد التبعية الكاملة . كما أن هذه الدول قد لا تجد غضاضة في استثمار موقعها الاستراتيجى ، باعتباره أحد الموارد المتاحة ، وذلك بالساح للدول الكبرى باستخدام أراضيها كقواعد بحرية وجوية لخدمة مصالحها الاستراتيجية في المنطقة .

ولا شك أيضاً أن ضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوى تجعل من هذه الدول تربة خصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الاشتراكية والرواديكالية ، كصيغة تناسب الموارد المحدودة وتضمن حسن ودقة استغلال وتوزيع هذه الموارد .

• الفصل السادس

الأبعاد الجيوبوليتكية
للمدخل الجغرافي للبحر الأحمر

الفصل السادس

الأبعاد الجيوبوليتكية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

إذا كان مجال المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بالمفهوم الجغرافي السياسي ينحصر في الدول الخمس المحيطة بمضيق باب المندب مباشرة ، فإن مجاله بالمفهوم الجيوبوليتكى يبدو أكر اتساعا من ذلك بكثير ، ويرجع ذلك الى أن المدخل الجنوبي بالمفهوم الجيوبوليتكى لا يقتصر فقط على الدول التى لها جهات بحرية ، تطل مباشرة على مياه المدخل ، وإنما يتسع ليشمل الوحدات السياسية التى ترتبط سياسيا أو اقتصاديا أو عسكريا أو استراتيجيا بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

وعلى ذلك فالحوز الجغرافي السياسي للمدخل الجنوبي يقتصر على الوحدات السياسية المشاطئة للمدخل الجنوبي فى حين أن الحوز الجيوبوليتكى يمتد ليشمل وحدات سياسية بعيدة يحكم موقعها ولكنها قريبة منه بحكم مصالحها وارتباطها ، حيث أن الجيوبوليتكس Geopolitics تركز اهتمامها على دراسة مطالب الدولة فى المكان ، أى أنها تدرس المكان من وجهة نظر الدولة وتحاول البحث عن تبرير جغرافى لسلوك الدولة ومواقفها .

ولأن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهميته من وظيفته كنقطة اختناق تضبط الحركة وتتحكم فى مسارها عبر طريق البحر الأحمر باعتباره أقصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، فالمدخل الجنوبي هنا هو بمثابة بؤرة اختزال حقيقى لأهمية ووظيفة البحر الأحمر .

ومن خلال هذا المفهوم ، فإن النطاق الجيوبوليتكى للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر هائل الاتساع ، بحيث يمكن أن يشمل الخريطة السياسية للعالم كله ، وذلك لعدة خصائص جيوبوليتكية تميز البحر الأحمر وتدفع به الى مكان الصدارة من حيث الأهمية الجيوستراتيجية .

الخصائص الجيوبوليتكية للبحر الأحمر :

١ - يتميز البحر بموقعه المتوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يندو كما لو كان

جسرا عاما يمتد بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى بحيث يربط بينهما من أقصر طريق .

كما يتميز للبحر الأحمر بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول في العالم وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول ، وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق العجز . وتمثل أكبر مناطق الانتاج والفائض فى منطقة الخليج العربى الى تنتج ما يقرب من ٣٨٪ من انتاج العالم (١٩٧٧ م) وتحفظ بين صخورها بنحو ٨٥٥٪ من الاحتياطى العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز فتتمثل فى دول الغرب الصناعية التى تستورد ما يقرب من ٥٦٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

٢ - البحر الأحمر عبارة عن حوض ضيق ، شريطى الشكل ، تبلغ مساحته ٤٥٦٨ كيلو مترا مربعا ، ويبلغ طوله حوالى ١٩٢٠ كيلو مترا من السويس الى باب المندب ، بينما يبلغ متوسط عرضه ٢٧٢ كيلو مترا . ويضيق البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء إلى حد الاختناق عند الأطراف . ويتمثل الاختناق الرئيسى شمالا فى قناة السويس التى يبلغ اتساعها ١٨٠ مترا ولا يزيد عمقها عن ١٤ مترا ، بينما يتمثل الاختناق جنوبا فى باب المندب الذى يبلغ اتساعه ٢١ كيلو مترا فى حين يبلغ متوسط عمقه ٦٣ مترا .

وعلى هذا فإن البحر الأحمر من البحار ذات الامتداد الطولى الكبير ، ولذا تتميز سواحله بالطول بالنسبة للمساحة ، حيث أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ١٤٨ كيلو مترا مربعا من مساحة المسطح المائى ، وبهذا يتعد شكل البحر الأحمر عن الشكل الحوضى المألوف المتدمج ويفتقد بالتالى ما يمكن أن نسميه بالملاحة فى العمق Navigation in depth فكلا طال الساحل بالنسبة للمساحة فإن ذلك يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المجرى الملاحة من المواقع الساحلية الحاكمة ، الأمر الذى يحد من حرية الحركة والمناورة فى البحر الأحمر بعيدا عن تطفل الساحل . وترداد سيطرة المواقع الساحلية على مياه البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء .

٣ - يتميز البحر الأحمر بقاع وعرة غير منتظمة تتخلله أخاديد وحافات انكسارية يغلب عليها الاتجاه الشمالى غربى - الجنوبى شرقى ، وهو نفس اتجاه البحر الأحمر ، كما تغطى بعض أجزاء القاع ، تلال يقرب بعضها من سطح الماء ، وبعضها يظهر فوقه على شكل جزر . ويرجع عدم انتظام القاع ، إلى طبيعة حوض البحر الأحمر ، كجزء من الأخدود الأفريقى الذى نشأ عن انكسارين متوازيين أصابا قشرة الأرض فى المناطق التى يخترقها الأخدود ، ثم هبطت قشرة الأرض فيما بينهما ، فبقيت حافتا الأخدود مرتفعتين ، وبينهما سلسلة من الأخاديد الصدعية الثانوية . وبصفة عامة نجد أن أقل الأعماق ، توجد فى الأطراف الشمالية والجنوبية ، كخليج السويس (٦٠ مترا) وبرزخ باب المندب (٣٦ مترا) . أما أكبر الأعماق فتتمثل فى الخندق الأوسط ، الذى يمتد بين خطى عرض ١٧ ، ٢٥ شمالا ، والذى يصل عمقه إلى أكثر من ألف متر .

وتفرض قاع البحر الأحمر الشديد ، وعدم انتظام أعماقه ، من شأنه أن يؤثر على حركة الملاحة وانسيابها ، خاصة وأن معظم الأجزاء تتسم بالضخامة ، حيث لا يزيد العمق عن ٤٥٠ مترا . ولذلك فإن الملاحة فى البحر الأحمر ، تأخذ بصفة عامة طابع الحرص والحذر ، لتخفيف الأعماق المناسبة وتفادى العقبات التضاريسية ، خاصة بالنسبة للملاحة الأعماق ، حيث أن قاع البحر الأحمر فى معظم أجزائه لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات

كما أن ارتباط الأعماق الكبيرة بالأغوار والخنادق البحرية ، تجعل الملاحة فى البحر الأحمر ترتبط باتجاه هذه الخنادق التى يغلب عليها الامتداد الشمالى غربى - الجنوبى شرقى . ويعنى هذا أن حركة الملاحة الرئيسية فى البحر الأحمر ، حركة طولية أكثر منها حركة عرضية .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها تضاريس أعماق البحر الأحمر على حركة الملاحة تبدو أكثر وضوحا وتأثيرا ، عند نقاط الاختناق ، حيث تصبغ أعماقها هى الضوابط الأساسية لفاطس السفن المسموح بالمرور لها عبر البحر الأحمر .

٤ - تغطي قاع البحر الأحمر ، تلال مرتفعة ، يرتفع بعضها إلى ما دون سطح البحر ، والبعض الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر . وبعض هذه الجزر له سمات الجزر التي تتكون على أعماق كبيرة من القاع إزاء تراكم طفوح بركانية يبلغ منسوبها أحيانا منسوب الجبال ، مثل ظفار والحنيش والزبير ، وبعضها مفصول عن الساحل ويرتبط به بنائيا كشدوان وقران وفراسان ودهلك ، إلى جانب الجزر المرجانية المنتشرة في أنحاء متفرقة من البحر الأحمر ، كجزر موسى في مدخل خليج تاجورة .

ويمكن تقدير عدد جزر البحر الأحمر بحوالى ٣٨٠ جزيرة ، معظمها ، عبارة عن جزر قزمية متناهية في الصغر . ولا شك أن هذا العدد الكبير من الجزر المنتشرة عبر المسطح المائى ، يؤدى إلى تعقيد المجرى الملاحي ، ويزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ما هي إلا قواعد متقدمة للساحل داخل المياه . وتزيد قيمة وأهمية هذه الجزر ، كلما اقربنا من نقط الاختناق الرئيسية في البحر الأحمر ، كجزيرة برم في مضيق باب المندب وجزر جوبال في مدخل خليج السويس .

٥ - يبلغ الطول الإجمالى لسواحل البحر الأحمر - بما في ذلك خليج العقبة والسويس - نحو ٤٩١٠ كيلو مترات ، يزيد إلى ٦٩٥٥ كيلو مترا إذا أضيفت سواحل خليج عدن .

وواضح أن سواحل البحر الأحمر طويلة بالنسبة لمسطح هذا البحر ، فكل كيلو متر من الساحل يقابله نحو ١٤٨ مترا مربعا من المسطح المائى .

وزيادة طول الساحل بالنسبة لمسطح البحر الأحمر ، يعنى جيوبوليتيكا ، زيادة قدرة السواحل على التحكم في البحر Sea mastery ، ولذا فإن مثل هذا الساحل الطويل ، يعنى ارتباط سكان الدول الساحلية بالبحر ، خاصة وأن معظم دول البحر الأحمر ، ليس لها منافذ بحرية أخرى ، باستثناء كل من مصر وإسرائيل والسعودية .

ويبدو أن طول السواحل ، لا يكفي في حد ذاته لتوثيق العلاقة بين سكان هذه السواحل الطويلة وبين البحر ، وزيادة درجة تحكمهم في مياهه . ويتضح ذلك في عدد من المظاهر ، كتخلخل كثافة السكان على سواحل البحر الأحمر ، وقلة مراكز العمران وضآلة أحجامها ، وندرة الطرق الرئيسية والحديدية التي تنتهى إلى ساحل البحر وتعتمد عليه . وتفسير كل ذلك ، أن سواحل البحر الأحمر ، سواحل انكسارية صدعية شديدة الاستقامة ، مما يقلل الفرصة المتاحة لقيام مرافئ طبيعية عميقة وواسعة ، والتي يمكن أن تحول الى موانئ جيدة . بنفقات معقولة ، فضلا عن أن الساحل صحراوى قاحل وتمتد على طول ظهره حوايط صخرية عالية ، يراوح ارتفاعها بين ٦٠٠ - ٩٠٠ مترا على الجانب الافرى ، وبين ٩٠٠ - ٢٠٠٠ مترا على الساحل الاسوى . وارتفاع هذه الحوايط الصخرية على هذا النحو ، يشكل عقبة بين البحر والأجزاء الداخلية . ولا شك أن طول سواحل الدول المطلة على البحر الأحمر ، يجعل من هذه الدول شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر في التوازن القائم في البحر الأحمر ، والذي يرتبط بدوره بالتوازن العالمى . كما أن اعتماد معظم هذه الدول على البحر الأحمر ، كمنفذ الى العالم الخارجى ، من شأنه أن يعرض أمن وسلامة هذه الدول للخطر ، إذ يمكن شل حركة هذه البلاد باحتلال الساحل الذى تنتهى اليه كل طرق المواصلات الاستراتيجية تقريبا ، أو بالسيطرة على نقط الاختناق الثانوية والرئيسية ، التى تتحكم بقوة في تنظيم الحركة عبر البحر الأحمر .

٦ - تميز مياه البحر الأحمر ، بارتفاع نسبي في درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التى تقع على نفس درجات العرض ، وربما يرجع ذلك الى صغر مساحته ، وضيق مجراه ، بالإضافة إلى وقوعه بين كتلتين كبيرتين من اليابس الساخن فضلا عن موقعه داخل العروض الحارة . وبالطبع تتأثر

٥ تكاد تمثل الموانئ الرئيسية في البحر الأحمر في كل من : السويس ، بور سودان ، مصوع ، عصب ، الحديدة ، جدة ، العقبة وإيلات حيث أن معدل التباعد بين كل ميناء وآخر يصل إلى ١٤٠ كيلو مترا

حرارة المياه السطحية بمجراحة الهواء الملاصق لها ، بينما تظل درجة الحرارة في المياه العميقة ثابتة ، إذ تتراوح بين ١٨م في الشمال و٢٣م في الجنوب .^(١) أما درجة حرارة المياه السطحية ، فهي تختلف باختلاف درجة حرارة الهواء الملاصق لها . فدرجة الحرارة^(٢) تنخفض كلما اتجهنا شمالا ، فهي تتراوح في فصل الشتاء بين ٢٣م في الشمال و٣٢م في الجنوب ، أما في فصل الصيف فتتراوح الحرارة بين ٣٩م شمالا و٤٣م جنوبا . وبذلك فانه متوسط حرارة المياه السطحية يتراوح بين ٣١م في الجنوب و٢٨م في الشمال . وقد لوحظ أن درجة الحرارة ترتفع على الجانب الآسيوى ، عنها على الجانب الأفريقى ، وقد يعزى ذلك إلى التيارات البحرية الدائرية التي تتحرك في عكس اتجاه عقارب الساعة ، حيث تحمل هذه التيارات المياه الأكثر حرارة من الجنوب إلى الساحل الآسيوى ، بينما تحمل المياه الأقل حرارة من الشمال إلى الساحل الأفريقى .

وارتفاع حرارة المياه في البحر الأحمر ، أحد العوامل الرئيسية وراء ارتفاع نسبة الملوحة في مياه هذا البحر ، الذى يعتبر بحق ، من أكثر المسطحات المائية المفتوحة ملوحة في العالم . ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فعل البحر ، فارتفاع الحرارة يؤدي إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل التساقط وتلك المياه العذبة التي تصبها الأودية النهرية بالبحر ، خاصة وأن كمية الأمطار الساقطة على حوض البحر الأحمر ، محدودة للغاية ، فضلا عن عدم انتظامها . فالتوسط السنوى للأمطار يتراوح بين ٢١ مم في السويس و٦٣ مم في جدة و١٩٣ مم في مصوع . بالإضافة الى ذلك ، فإن كمية المياه العذبة المكتسبة عن طريق الأودية النهرية ، لا تكاد تذكر ، حيث لا توجد أودية مهيمة دائمة تصب في البحر الأحمر . بل إن منطقة البحر الأحمر ، لا يوجد بها سوى ممر النيل ، الذى يمر في محاذ البحر ، فضلا عن أن جبال البحر الأحمر تقف عقبة أمام تقدم الرياح الجنوبية الغربية الممطرة نحو

(١) جرجس فهم . أوقيانوغرافية البحر الأحمر . - : الثروة المائية بالدول العربية . - القاهرة : المنظمة

العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢ م ، ص ٣ - ٢٧ .

(2) Selim, A. op. cit., p. 85.

البحر وعلى ذلك فإن الحرارة هي العامل الرئيسى المتحكم فى توزيع الملوحة .
(انظر جدول : ٢١)

جدول رقم (٢١)

توزيع الحرارة والملوحة فى مياه البحر الأحمر

خط العرض	الحرارة (مئوية)	الملوحة (الألف)
١٢ - ١٥	٢٧٫٩	٣٦٫٦
١٥ - ٢٠	٢٨٫٦	٣٨٫١
٢٠ - ٢٥	٢٧٫٢	٣٩٫٤
٢٥ - ٣٠	٢٣٫٧	٤١٫٣

Source: Selim, A. op. cit., p. 102

المصدر :

وتوضح بيانات الجدول السابق أن هناك علاقة طردية ، بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وبإستثناء ذلك فإن نسبة الملوحة تزيد على الجانب الغربى الأفريقى منها على الجانب الشرقى الآسيوى ، وذلك عكس الزيادة فى الحرارة ، وتفسير ذلك ، أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى يؤدى إلى ارتفاع نسبة الرطوبة التى تؤدى بدورها إلى إبطاء معدل تبخر المياه السطحية ، مما يؤدى إلى انخفاض نسبة الملوحة . علاوة على ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التى تجري بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ومياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

ومن المعطيات السابقة ، يتضح لنا أن مياه البحر الأحمر ، بيئة صالحة لتكوين الشعاب المرجانية Coral Reefs التى تحتاج لحرارة وملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة . ولذلك فإن الشعاب المرجانية ، تعد أحد السمات الرئيسية المميزة للبحر الأحمر وهى تمتد على شكل حواجز موازية لخط الساحل ، تزداد كثافة وامتدادا كلما اتجهنا جنوبا . ولا يقطع امتداد الشعاب المرجانية أمام

السواحل إلا مصبات الأودية الكبيرة التي تشكل ثغرات في الحواجز المرجانية .
وغالبا ما تعرف هذه الثغرات باسم الشرم أو المرسى

ولعل امتداد الشعاب على هيئة حواجز أمام السواحل أحد العوامل الجيوبوليتيكية التي أدت الى ضعف ارتباط السكان ، بمياه هذا البحر . كما أن هذه الشعاب المرجانية ، أحد الأسباب الرئيسية في صيغ الملاحة بطابع الخطوره . خاصة تلك الشعاب المغمورة التي لا تظهر فوق السطح ، إلا في فترات الجزر . ومن ناحية أخرى ، فإن الشعاب المرجانية قد زادت من ضغط اليايس على الماء وتضييق الخناق عليه ، الأمر الذى أدى الى ضيق المجرى الصالح للملاحة من البحر الأحمر ، خاصة في مناطق الاختناق .

ويلعب ارتفاع نسبة الملوحة دورا هاما بالنسبة للسرعة التي تخترق بها الموجات الصوتية أو فوق الصوتية الوسط المائى للبحر الأحمر ، إذ أنه من الثابت عمليا أن هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة وسرعة اختراق الموجات للوسط المائى وبالتالي فإن البحر الأحمر لا يعد ميدانا مثاليا للعمليات العسكرية تحت سطح الماء ، خاصة وأن الغواصات تمثل القوة الضاربة في التسليح البحرى ، لما تتميز به من قدرة على المناورة والحركة .

الخلاصة :

واضح من العرض السابق للخصائص الجيوبوليتيكية في أن كل ملامح وسمات وخصائص الطريق تدفع بقوة شخصيته الجيوبوليتيكية ، وذلك بحكم الشكل الطولى والامتداد المحدود والموقع الوسيط الذى يحقق الترابط بين المواقع المتباعدة والتكامل بين المواضع المتباينة جغرافيا وحضاريا واستراتيجيا .

ولعل شخصية البحر الأحمر كطريق عالمى للملاحة فرضت نفسها على الرغم من وجود بعض الخصائص السلبية التي تقلل من كفاءة هذا الطريق ، كارتفاع الحرارة وشدة الجفاف وانتشار الشعاب المرجانية فضلا عن قلة الموانئ العميقة التي تقوم على خدمة هذا الطريق . فهذه الخصائص السلبية ، وإن كانت فيما مضى يمكن

أن تعوق الملاحة إلا أنها الآن لا تشكل عقبة أساسية أمام التقدم اله في تكنولوجيا الملاحة البحرية . لا سيما بالنسبة للملاحة الطولية التي تتحرك مع الاتجاه الرئيسي للبحر الأحمر . بينما يمكن أن يظهر تأثير هذه الخصائص السلبية بصورة أوضح بالنسبة للملاحة العرضية .

ومن هنا فإن البحر الأحمر توفرت له معظم الخصائص الجيوبوليتيكية التي تجعل منه ممرا بالدرجة الأولى ومقرا بالدرجة الثانية . وليس هذا فحسب بل إن البحر الأحمر له من الخصائص التي يمكن أن تجعله ممرا بحريا من الدرجة الأولى بين طرق الملاحة العالمية . ومن هنا أيضا ، تبرز قيمة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر كنقطة اختناق تمسك بخناق البحر الأحمر من ناحية الجنوب ، وكموابة يمكن من خلالها ضبط وتنظيم الحركة عبر هذا الدهليز البحري الطويل . ولذا كانت منطقة المدخل الجنوبي دائما بؤرة لاهتمام القوى العالمية ، وميدانا للتنافس بينها ، ومطلبا عزيزا لكل منها . ولذلك يمكن دراسة مواقف القوى المختلفة من البحر الأحمر . والتمييز بينها من خلال ارتباطها بالمدخل الجنوبي باعتباره بؤرة اختزال لاهمية البحر الأحمر .

مواقف القوى من المدخل الجنوبي :

على أساس من المطالب والمواقف يمكن التمييز بين دائرتين مشركتين في المركز احدهما داخلية وأخرى خارجية .

الدائرة الداخلية Internal Circle : تشمل الوحدات السياسية الواقعة في حوض البحر الأحمر بالإضافة إلى الوحدات الواقعة في حوض الخليج العربي ، الذي يعتبر من الناحية الجيوبوليتيكية امتدادا لا يتقطع للبحر الأحمر . حيث يمثلان معا طريقا بحريا واحدا ، فطريق البحر الأحمر من وجهة النظر الجيوبوليتيكية يبدأ من منطقة شط العرب وينتهي ببور سعيد عند الماخذ الشبلى للقناة .

الدائرة الخارجية Outer Circle وهي دائرة ذات محيط متسع مطاط . يمكن أن تضم المناطق السياسية التي ينتهي الى بحارها أو يبدأ منها طريق البحر الأحمر الجيوبوليتيكي ، سواء من ناحية الشمال أو الجنوب . فمن ناحية الشمال والشمال الغربي تشمل الدائرة الوحدات السياسية التي تقع في حوض البحر المتوسط بالدرجة الأولى والمحيط الاطلنطي الشمالي بالدرجة الثانية . ومن ناحية الجنوب فالدائرة يمكن أن تضم الوحدات السياسية التي يتألف منها الهلال الأرضي الذي يحاصر مياه المحيط الهندي من الشمال .

أولاً : قوى الدائرة الداخلية : يمكن تقسيمها إلى كتلتين وفقاً لطبيعة واتجاه المصالح والمواقف على النحو التالي :

١ - **الكتلة العربية - الإسلامية :** وتشكل السواحل العربية على البحر الأحمر ، بالمفهوم الجغرافي - نحو ٩٠,٢٪ من الطول الإجمالي لسواحل البحر الأحمر وخليج عدن ، وحوالي ٧٥,٦٪ من إجمالي طول سواحل منطقة المدخل الجنوبي لهذا البحر .

والبحر الأحمر يكاد يتوسط رقعة المجموعة العربية ، سواء بالمفهوم الجغرافي ، أو بالمفهوم القومي ، ثم إنه أيضاً المنفذ البحري الرئيسي لكثير من الدول العربية ، والوحيد لبعض الدول كالأردن واليمن الشمالية وجيبوتي والسودان .

والبحر الأحمر ، يعد الشريان الرئيسي الذي يتدفق عبره بترول الخليج إلى أسواق التصدير ، لا سيما وأن اقتصاديات معظم الدول العربية ، تعتمد بصفة أساسية على تصدير البترول ، الذي يشكل ما بين ٩٣ - ١٠٠٪ من إجمالي صادراتها^(١) . فالبحر الأحمر يعتبر أقصر وأسرع طريق يربط بين منطقة الخليج

(١) عود عبد الفضيل ، النفط والمشكلات المعاصرة للتنمية العربية . - الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، ١٩٧٩ م ، ص ٨٦ .

العربي ، الى تنتج ٤٠٪ من الإنتاج العالمي من البترول ، وبين دول أوروبا الغربية ، التي تعد من أكبر المناطق المستوردة لبترول الخليج ، حيث تستورد مايقرب من ٦٠٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

ولا شك أن طريق البحر الأحمر قد فقد الكثير من أهميته كطريق للبعول في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م واستمرارها مغلقة لفترة طويلة نسبيا ، انتهت في يونيو عام ١٩٧٥ م . وقد ترتب على ذلك أن أخذت أحجام السفن في الازدياد لمواجهة الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء . فبحلول عام ١٩٧٠ م أصبح حوالي ٤٠٪ من أسطول الناقلات يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١٣١١ مترا ، كما أصبحت الناقلات التي يزيد غاطسها عن ١٨ مترا تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمي لبناء الناقلات ، والتي يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس . ولذلك فإن حركة البترول التي كانت تمثل حوالي ٧٢٪ من مجموع الحمولة المارة بقناة عام ١٩٦٦ م انخفضت الى ما يقرب من ٢٩٫٨٪ عام ١٩٧٨ م . كما أن عدد الناقلات التي كانت تمر بباب المنديب قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ م الى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢ م .

ولا شك أن البحر الأحمر سوف يستعيد جزءا كبيرا من أهميته كطريق للبعول بعد انتهاء مشروع توسيع وتعميق المجرى الملاحي لقناة السويس ، الأمر الذي يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ ألف طن بكامل حمولها والناقلات الأكبر بحمولة محفضة .

وعلى ذلك يمكن القول بأن للدول العربية بصفة عامة ودول الخليج بصفة خاصة مصالح استراتيجية قوية في البحر الأحمر الذي يعد اقصر واسرع طريق يجرى يربط هذه الدول بالعالم الحر المستهلك للبترول حيث تم عبه اصبح المبادلات وللمعاملات التجارية لذا يلقى البحر الاحمر اهماما كبيرا من جانب المجموعة العربية ، بهدف تأمين سلامة هذا الطريق الحيوى ، وإبعاده عن كل أشكال الصراع والتوتر ، على اعتبار أن كل ما يحدث في البحر تتأثر به المجموعة العربية ، ولذا فهي شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر في التوازن القائم في هذا البحر .

وكان طبيعياً إذن أن ينصرف الاهتمام العربي إلى المدخل الجنوبي ، حيث تزداد فرص تهديد المجرى الملاحي ، نتيجة لضعف الوحدات السياسية العربية المشاطئة للمدخل الجنوبي ، والشك في قدرتها على حماية سيادتها الإقليمية بما في ذلك مياهها الإقليمية التي تعد جزءاً من مياه المدخل الجنوبي .

وقد تجلّى الاهتمام العربي بهذا المدخل في عدة مناسبات وبصور شتى ، مثال ذلك الاقتراح الذي بحثه مؤتمر القمة العربي بالرباط بشأن تأجير جزيرة برسم لمصر باعتبارها أبرز القوى العربية بحراً^(١) . كما تجلّى الاهتمام العربي في مؤتمر تعزيز عام ١٩٧٧ م الذي عقد لبحث سبل التعاون المشترك لحماية البحر الأحمر من الاخطار التي تهدده . وتحرص دول الخليج على تقديم المساعدات المالية لدول المدخل الجنوبي الفقيرة وذلك بهدف معاونة هذه الدول على تدعيم مركزها في هذه المنطقة الحساسة وسد الثغرات التي يمكن أن تنفذ منها القوى العظمى ، خاصة الاتحاد السوفيتي . وفي هذا المجال ، تقوم السعودية والكويت بدور رئيسي ، عن طريق صناديق التنمية المخصصة لمثل هذه المجالات ، حيث تقوم بتقديم المساعدات لمثل هذه الدول في صورة قروض واستثمارات لتمويل مشروعات وخطط التنمية ، فضلاً عن تقديم المنح والمعونات لدعم ميزان المدفوعات . وبلا حظ في هذا الصدد ، أن تدفق المساعدات التي تقدمها دول الخليج التي تنسم أنظمتها السياسية بالاعتدال ، وترتبط أنظمتها الاقتصادية بدول الغرب ، يوضح أهداف وأغراض هذه المساعدات التي ترمى في المقام الأول إلى مقاومة التغلغل الشيوعي في المنطقة وحماية المنطقة من التيارات التقدمية والراдикаلية . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا سحبت السعودية عام ١٩٧٧ م عروضها بشأن مساعدة اليمن الجنوبية ؟ ولماذا تغدق بمساعدتها على اليمن الشمالية

(١) جون ديوك انتونى . البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي . - دراسات الخليج والجزيرة العربية . - العدد ٥ - ١٩٧٦ م ، ص ص : ١٨٩ - ١٩٦ .

(٢) ثالثة صيرة . المساعدات المالية العربية إلى دول البحر الأفريقية . - السياسة الدولية العدد ٥٩ ، يناير ١٩٨٠ م ص ص : ٢٨ - ٣٥ .

لتحويل خطط التنمية وتحمل تكاليف إعادة تسليحها بالأسلحة الأمريكية ؟ ولا شك أن مساعدات دول الخليج كانت أحد العوامل الرئيسية وراء انسلاخ الصومال من المعسكر الشيوعي ، ومحاولة شغل الفراغ الذى تركه السوفيت بعد انسحابهم من الصومال .

ولعل تزايد النفوذ السوفيتى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة بعد ظهور النظام الماركسى فى اديس أبابا ، كان أحد العوامل الرئيسية التى دفعت بالسعودية إلى مد خط انابيب البترول بين Petrolina المضخم ، الذى سينقل جزءا كبيرا من بترول الخليج إلى ينبع على ساحل البحر الأحمر ، وبالتالي يمكن تفادى مرور جزء كبير من البترول السعودى من خلال مضيق باب المندب فضلا عن مضيق هرمز ، الذى يعد أحد مناطق الاضطراب الساخنة .

٢ - **الكلمة الإسرائيلية - الأثيوبية :** يمكن القول بأن مطالب كل من إسرائيل وأثيوبيا فى البحر الأحمر ، بدأت تلتقى منذ أن ظهرت بصورة واضحة الدعوة الى جعل البحر الأحمر بحيرة عربية Arab Lake ، كجزء من استراتيجية عربية لوقف نشاط إسرائيل فى البحر الأحمر . حيث بدأت واضحا لدى كل من إسرائيل وأثيوبيا - وهما الدولتان الوحيدتان غير العربيتين فى حوض هذا البحر - أن هذه الدعوة تمثل مهددا لمصالحهما القومية الاستراتيجية .^(١)

أما بالنسبة لإسرائيل ، فهى على الرغم من أن جبهتها الساحلية على البحر الأحمر لا تزيد عن ١١ كيلو مترا ، إلا أنها ترتبط بالبحر الأحمر ، ارتباطا قويا ، وذلك لأنه يمثل بالنسبة لها ، منفذا بحريا رئيسيا تنفس من خلاله ، باعتبارها دولة شبه محاصرة ، خاصة وأن منفذها المتوسطى ظل عاجزا عن حملها الى المناطق الافرواسيوية حتى تم فتح قناة السويس أمام الملاحة الاسرائيلية . ومن هنا ، كانت مسألة فرض حصار بحرى جزئى أو كلى على منفذها الجنوبى على البحر الأحمر ، تشكل فى نظر صانع القرار الاسرائيل حالة ترقى الى مستوى

(1) Legum, C. "The Middle East and the Horn of Africa": International Politics in the Red Sea. - Middle East Contemporary Survey 1976-77 London, pp. 52-67.

التهديد بالحرب . فالبحر الأحمر يعنى بالنسبة لإسرائيل إمكانية القفز من فوق سور الحصار العربى والوصول الى الدول الأفرو آسيوية لتحقيق التوازن الدبلوماسى المطلوب ، وللوصول للأسواق ومصادر المواد الخام لتخفيف حدة المقاطعة العربية للاقتصادية ^(١) .

ولا شك أن إسرائيل بعد سيطرتها على مضائق تيران وبعد السماح لها بالمرور عبر قناة السويس ، أصبحت المشكلة الرئيسية التى ما زالت تواجهها تنحصر فى بابا المندب ، الذى يقع بعيدا عن المياه الإقليمية المصرية ، وبالتالي يخرج عن حيز الصلاحيات القانونية التى تعاملت مصر بموجها وهى توقع اتفاقات التسوية مع إسرائيل .

وعلى الرغم من أن مصر هى وحدها التى توصلت إلى تسوية مع إسرائيل ، وعلى الرغم من معارضة بقية الدول العربية لهذه التسوية ، إلا أن مسألة فرض حصار بحرى على إسرائيل عن طريق غلق باب المندب فى وجه سفنها ، أصبح أمرا مشكوكا فى إمكانية حدوثه ، نظرا لعدم وجود قوة بحرية بخلاف مصر قادرة على فرض هذا الحصار ، وتحمل نتائج ومستولية هذا الحصار .

وينبغى الإشارة إلى أن باب المندب قد فقد بعض أهميته بالنسبة لإسرائيل ، بعد قيام الثورة الإسلامية فى إيران وحظر تصدير البترول الإيرانى إليها . فإسرائيل تعتمد الآن على الولايات المتحدة ومصر فى الحصول على احتياجاها البترولية ، بعيدا عن محاطر المرور بباب المندب .

وعلى الرغم من أهمية باب المندب بالنسبة لإسرائيل ، إلا أنه ظل لفرة طويلة بعيدا عن اهتمامها الفعال ، حتى أثناء اعماها على البترول الإيرانى . وقد ظل هذا الوضع حتى عام ١٩٧١ ، حين قامت مجموعة من الفدائيين بمهاجمة ناقلة البترول الليبيرية (كوردال سى) أثناء مرورها بباب المندب متجهة إلى ميناء إيلات ولعل هذا الحادث كان دافعا قويا لإسرائيل لكى تتواجد فى منطقة

(١) محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لإسرائيل ، للصدر السابق ص ١٧٦ .

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصورة أكثر فعالية لتأمين مصالحها في هذا الممر الحيوى . لذا فقد قامت إسرائيل عام ١٩٧٢ باحتلال جزيرة ظفار ، وأقامت عليها قاعدة للاتصالات ، تضم شبكة لاسلكى ورادارا ، مستغلة في ذلك ، الارتفاع الشاهق الذى يتميز به سطح الجزيرة الصخرية (٦٢٣ مترا) ، الأمر الذى يجعلها نقطة جيدة لمراقبة ورصد التحركات البحرية في منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدة بحرية في الطرف الجنوبي الشرقى من جزيرة قاطمة ، التى تقع على مسافة ٦٠ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برعم ، وهى قاعدة صغيرة لخدمة زوارق الطوربيد الخفيفة ، ذات الغاطس المحدود ، والتى تلتزم العمل في البيئة البحرية للمدخل الجنوبي ، ومهمة هذه الزوارق حراسة السفن التجارية التى تحمل بضائع إسرائيلية في منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدتين جويتين في شمال غرب أريتريا ^(١) .

أما أثيوبيا ، فإن البحر الأحمر بالنسبة لها ، هو المنفذ الوحيد الذى يربطها بالعالم الخارجى . وتعتمد أثيوبيا في نفاذها إلى البحر على موانئ الساحل الاربرى المتمثلة في مصوع وعصب ، فضلا عن ميناء جيبوتى . ومع دخول جيبوتى في عضوية الجامعة العربية ، أصبحت أثيوبيا تعتمد اعتمادا رئيسيا على منافذها البحرية في اريتريا . وهنا يبرز التحدى الجيوبوليتكى الرئيسى الذى يواجهه اديس ابابا ، حيث يطالب سكان إقليم أريتريا بانفصالهم عن جسم الدولة . ويستند سكان أريتريا في مطلبهم إلى أن اتحادهم الفيدرالى مع أثيوبيا قد تم دون موافقتهم . وبصورة تتعارض مع إحساسهم بهوية مستقلة ، لذا فهم يطالبون بمقتهم في تقرير مصيرهم حتى لو اضطرتهم الأمر الى استخدام القوة ^(٢) .

• على الرغم من كل محاولات الإخفاء والغبوية التى اتبعتها إسرائيل لإخفاء أمر قاعدة ظفار كحدث أفراد القاعدة باللغة العربية وعدم ارتدائهم للزى العسكرية ، إلا أن هذه القاعدة لم تعد على مستوى السرية ، خاصة بعد اعترافات الجاسوس الإسرائيلى باروخ مزراحى في صيف عام ١٩٧٢ أمام سلطات اليمن الجنوبية . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . المصدر السابق .

(١) عبد الله الفيضى . المصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

وانفصال إقليم أريتريا يعنى جيوبوليتيكيا ، عودة دولة اثيوبيا ، كما كانت راحة داخل دبرها التاريخي القديم ، فوق هضبة الحبشة ، كدولة داخلية مغلقة . ومن هنا ، فإن مقاومة هذه النزعة الانفصالية كانت دائما تشكل خطا ثابتا في الاستراتيجية الاثيوبية ، سواء في عهد اثيوبيا الامبراطورية أو اثيوبيا الثورة . ويأتى تمسك اديس ابابا بهذا الخط على الرغم من الأضرار والخسائر الجسيمة التي تلحق بالدولة من جراء الثورة الأريترية ، التي تستنزف ما يقرب من ثلث ميزانية الدولة .

وتلتقى مصالح إسرائيل بمصالح اثيوبيا ، حين يصبح العرب هم العدو المشترك ، الذي يجب أن يحلره كل منهما ، فالعرب في صراع تقليدى مع إسرائيل بشأن فلسطين ، والعرب هم أيضا الذى يساندون الشعب الأيرى والصومالى ضد اديس ابابا ، كجزء من دعومهم يجعل البحر الأحمر بحيرة عربية .

وقد اتخذ التلاقي الاستراتيجي بين اسرائيل واثيوبيا ، صورا مختلفة من التنسيق والتعاون ، فانهصال اريتريا وتوجهها صوب العرب ، كما فعلت جيوبوتى ، يعنى إحكام العرب قبضهم على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، لذا تقوم اسرائيل بدعم اثيوبيا في مختلف المجالات الاقتصادية والعسكرية ، حتى لو اتفقت في هذا الأمر مع موسكو .

ولا شك أن أهمية ساحل أريتريا وثقله الاستراتيجي بالنسبة لمنطقة المدخل ، أدت إلى تعقيد المواقف الجيوبوليتكية في المنطقة ، ذلك أن موقع اريتريا الاستراتيجي الحاكم قد جعل مصالح ومواقف كل من تل أبيب - الحليف التقليدى للغرب - تتفق ومواقف كل من الاتحاد السوفيتي وكوبا إزاء أديس أبابا ، فمن المناظر المألوفة في مطار أديس أبابا أن تشاهد الطائرات الإسرائيلية والسوفيتية تقف جنباً إلى جنب على أرض المطار ، حيث تشط جميعها في نقل الإمدادات والذخائر للقوات الأثيوبية ، التي تقاتل من العمرا في شمال أريتريا إلى بيل في جنوب أو جادين . كما أن موقع أريتريا ، الهام قد أجبر واشنطن على

عدم فقد الأمل في عودة أثيوبيا إليها رغم تحولها إلى اليسار الماركسي ، وعدم اتخاذ موقف معاد صريح ضد اديس ابابا ، مثلما فعلت مع الصومال ، حيث تجاهلت طلبات تسليحها رغم انسلاخها من العربة السوفيتية .

ثانيا : قوى الدائرة الخارجية Outer Circle : في ظل الاستقطاب الثنائي Bipolarization الذى لا يزال منذ انتهاء الحرب الثانية حقيقة سارية تحكم العالم وتوجه مساره ، فإنه يمكن دراسة المطالب العالمية في المدخل الجنوبي وتحديد المواقف . والتمييز بينها في ضوء حقيقة هذا الانقسام القائم بين المعسكرين ، مع ضرورة الاهتمام بالصين كعلامة مميزة خارج نظام الاستقطاب الثنائي .

١ - **الكتلة الغربية :** ظل المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، لفترة طويلة ، أحد مناطق النفوذ التقليدية للغرب ، وذلك منذ أن كان البحر الأحمر طريقا للتوابل ، وحتى أصبح شريانا للبترول . وقد جاء ذلك ، بحكم الطبيعة الجزرية أو شبه الجزرية التي أتاحَت لدول الغرب ، فرصة الخروج المبكر إلى مجال الاستعمار ، والتفوق كقوى بحرية كبرى . ولهذا ظلت منطقة المدخل الجنوبي منذ القرن السادس عشر حكرا لدول أوروبا الغربية ، التي احكمت قبضتها على معظم شرايين المواصلات العالمية . فقد تناوب السيطرة على منطقة المدخل الجنوبي كل من البرتغال وهولندا وفرنسا وإنجلترا وإيطاليا .

ومع تراجع الاستعمار التقليدى عن هذه المنطقة الحيوية ، تراجع إنجلترا عن عدن عام ١٩٦٧ م وتراجع فرنسا عن جيبوتي عام ١٩٧٧ م ، حدث فراغ ، أتاح الفرصة لقوى المعسكر الشرقى أن تتقدم لشغله ، وهو الذى كان حكرا تقليديا للغرب .

والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر في الاستراتيجية الغربية ، يعنى الصمام الذى يتحكم في مسار الحركة عبر أقصر وأسرع طريق يربط دول الغرب بالمحيط الهندي . فالغرب الذى يعاني عجزا كبيرا في الطاقة يرتبط استراتيجيا بالمحيط الهندي ، الذى يبرز كمستودع رئيسى للبترول ، في حين يبرز البحر الأحمر

كطريق رئيسي لهذا البترول . فاليابس الذي يحاصر مياه النصف الشمالى للمحيط الهندي ولا يترك لهذه المياه سوى ممرات مائية ضيقة ، تنتج آبارها مايقرب من ٢٤٧٥٥٠٠٠ برميل يوميا ، أى ما يوازى ٤١٣٪ من إنتاج العالم عام ١٩٧٧ م^(١) . كما تضم صخور هذا اليابس نحو ٤١٥.٨ بليون برميل ، أى ما يعادل ٣٦٤٪ من الاحتياطي العالمى .^(٢)

واعتماد الغرب على بترول المحيط الهندي والذي يتراوح بين ٥٠ ، ٧٠٪ من جملة استهلاك غرب أوروبا واليابان والولايات المتحدة ، ليس فقط لتشغيل المصانع وتدفئة المنازل ، بل يتعدى ذلك إلى اعتماد الاقتصاد الغربى على استثمارات البترو دولار ، حيث تسيطر الشركات الأمريكية وحدها على أكثر من ٨٠٪ من إنتاج البترول فى الخليج وشبه الجزيرة .^(٣)

وعلى ذلك يمكن القول ، بأن المحيط الهندي عاد يحظى من جديد بمكانة هامة فى الاستراتيجية الغربية ، بوصفه قاعدة عامة للتحكم فى منابع البترول وأحكام السيطرة عليها ، فضلا عن التحكم فى الطرق التى يسلكها البترول وهو فى طريقه إلى الغرب ، سواء كان هذا الطريق من خلال باب المتدب أو عن طريق الكاب .

ونظرا للطبيعة الاوقيانوجرافية لمنطقة حوض البحر الأحمر ومدخله الجنوى ، والى لا تجعل من هذه المنطقة ميدانا مثاليا لمركز القطع البحرية الكبيرة ، لاسيما حاملات الطائرات والغواصات ، فقد لجأ الغرب ممثلا فى الولايات المتحدة إلى الاعتماد على الانظمة التقليدية المحافظة وعلى تحالف البترو- دولار . كأداة للمحافظة على مصالحه الاستراتيجية ، سواء بالنسبة للمنايع أو الطرق . وتأتى هذه السياسة ضمن نظرية جوام Guam ، التى أفصح عنها الرئيس الأمريكى نيكسون فى يوليو ١٩٦٩ م .^(٤) وترتكز هذه السياسة على التمسك بالمواقع التى

(١) منظمة الأنطار العربية المصدرة للبترول ، المصدر السابق ص ٦٠ ، جدول ٢٠ .

(٢) نفس المصدر ، ص ٥٨ جدول ١٩ .

(3) Labrousse, H., op. cit., p. 38.

(4) Ibid. p. 63.

حصلت عليها الولايات المتحدة في الدول الواقعة على المحيط الهندي ، والتي تتيح لواشنطن الإشراف على إنتاج البترول في الخليج وشبه الجزيرة ، وضمان تصريفه عبر السويس ورأس الرجاء ومضيق ملقا . ومن بين وسائل تنفيذ هذه السياسة ، الاعتراف على الدول الصديقة ، وعلى بعض المفاهيم السياسية الخاصة ، التي ثبت خطأ كثير منها ، ففي عهد « ايزنهاور » مثلاً ، شجع « دالاس » الانقلابات العسكرية ، لاعتقاده بأن العسكريين هم دائماً تقدميون ويمينيون . وقد ثبت خطأ هذا المفهوم ، حيث غالباً ما ينتمى العسكريون في الدول النامية إلى الطبقات الكادحة العاملة ، لهذا فهم يميلون إلى اليسار في مواقفهم السياسية ، ويرفضون اليمين كموقف اجتماعي تفرضه البيئة وظروف النشأة ، والماضي المثلث بالفقر والفاقة . وفي عهد الرئيس « كارتر » ، حاول مستشاره برززينسكي Brzezinski ان يستبدل فكرة الأنظمة العسكرية بفكرة الانقلابات الجديدة ، عن طريق رجال الدين ، الذين يمثلون بطبيعة معتقداتهم ، أقصى اليمين وأقصى العداء للشوعية . ولهذا مثلاً جاء تأييدهم للإمام « آية الله الخميني » في مناهج بياريس والحركة الدينية المرتبطة به ، باعتبارها حركة وطنية ، لا تخطط بين الدين والسياسة . وحين وصل « الخميني » إلى السلطة وظهر موقفه المعادي للولايات المتحدة ، كان الوقت قد فات بالنسبة للرابع ، فقدت الولايات المتحدة الشاه والخميني معاً .

ولا شك أيضاً أن اعتماد الغرب على الدول الصديقة المحافظة ، يشكل في حد ذاته ثغرة في الاستراتيجية الغربية في المنطقة ، حيث ان هذه السياسة تعتمد على عوامل وظروف سياسية ، تبقى عرضة للتغير من وقت لآخر ، خاصة أن النظم القائمة في المنطقة ، غير مستقرة ، ومعرضة دائماً للتغيرات القومية والراдикаلية ، بحكم الموقع البحري المفتوح .

ولعل هذه الثغرات هي التي أدت إلى انحسار نمى للنفوذ الغربي عن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، الذي يخضع حالياً للنفوذ السوفيتي . فقد تحولت عدن إلى اليسار الماركسي بمجرد انسحاب بريطانيا ، كما تحولت اديس ابابا بمجرد

سقوط نظام « هيلاسيلاسي » بعد أن كانت أثيوبيا تعد أكبر قاعدة للنفوذ الغربى فى المنطقة . ولم يبق للغرب فى منطقة المدخل الجنوبى سوى نفوذ محدود فى جيبوتى والصومال .

وعلى الأرجح ، فليس للولايات المتحدة الأمريكية أية قواعد فى الوقت الحاضر بمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فقد فقدت قواعدها الحربية فى اثيوبيا بعد انتهاء أجل معاهدة الدفاع المشترك بين واشنطن واديس ابابا فى عام ١٩٧٨ م . وكانت هذه القواعد تتمثل فى قاعدة مصوع البحرية ، التى كانت تقوم بخدمة الأسطول السابع الأمريكى ، بالإضافة إلى قاعدة كاجنيو Kagnew بالقرب من أسمرة ، التى كانت تعد أكبر محطة اتصالات عسكرية للولايات المتحدة خارج حدودها ، وهى تستخدم الآن كمحطة لتقوية الإرسال الإذاعى والتليفزيونى عن طريق الأقمار الصناعية . وفى مقابل ذلك ، قامت واشنطن بإنشاء محطة جديدة للاتصالات العسكرية والبحرية .^(١) فى جزيرة ديجوجارسيا Diego Garcia البريطانية فى وسط المحيط الهندى . وقد أعلن فى ٥ فبراير عام ١٩٧٤ م عن اتفاق بين إنجلترا والولايات المتحدة يقضى بالسماح للولايات المتحدة بتدعيم المنشآت الحربية على الجزيرة لاستقبال السفن والطائرات الحربية .^(٢)

ويبدو أن الولايات المتحدة الأمريكية قد بدأت التخلي عن موقفها السلبى من الصومال ، حيث أعلن رسميا فى فبراير ١٩٨٠ م^(٣) عن موافقة كل من الصومال وكينيا وسلطنة عمان على تقديم القواعد العسكرية بصورة منتظمة ، وإمكانية احتفاظ واشنطن بكليات = ردة من المعدات والتجهيزات العسكرية داخل أراضي هذه الدول . وفى مقابل ذلك ، فإن الولايات المتحدة ستقدم معونات عسكرية للحكومات هذه على الثلاث .

(1) "Indian Ocean" .- Africa Contempore , Record 1974-75, pp. C. 44-C. 49

(2) Ibid.

(3) International Herald Tribune, February, 13, 1980

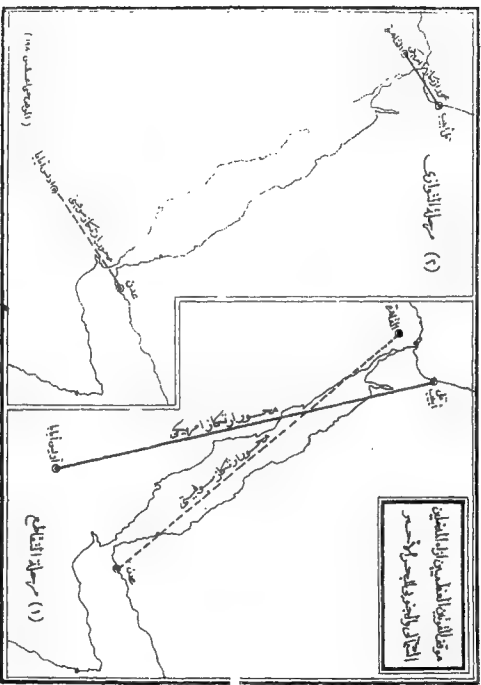
والجدير بالملاحظة ، أن تزايد النفوذ السوفيتي القائم الآن في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، والذي يصل إلى حد الانفرد بالسيطرة عليه ، يقابله تزايد واضح للنفوذ الأمريكي في منطقة المدخل الشمالى للبحر الأحمر ، بعد نجاح أمريكا في إنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وتزايد الوجود العسكرى الأمريكى في مصر ، بعد التسهيلات العسكرية الواسعة التى حصلت عليها هناك . يعنى هذا أن صورة الصراع بين المعسكرين الكبيرين في حوض البحر الأحمر تحولت من حالة اقتسام المواقع على جانبي المدخل الشمالى والجنوبى الى اقتسام المدخلين ، بانفراد الغرب بالمدخل الشمالى وانفراد الشرق بالمدخل الجنوبى . أى أن محاور النفوذ والسيطرة على المدخلين قد تحولت من حالة التقاطع إلى حالة التوازى . وسواء كان النفوذ الأمريكى - السوفيتى في حالة التقاطع أو التوازى فهو لا يعدو في النهاية إلا أن يكون نوعاً من الوفاق (خريطه رقم ٣٨)

٢ - **الكلمة الشرالية :** يمكن القول بأن الوجود السوفيتى في المحيط الهندى ، لا يحاوز نهاية الستينات ، شأنه في ذلك ، شأن بقية وجوده في البحار العالية الدافقة . فالاتحاد السوفيتى ظل إلى بداية الستينات ، قانطاً بنفسه كقوة برية Land Power حتى وقعت أزمة الصواريخ الكوبية عام ١٩٦٢ م ، وإلى انتهت برجع السوفيت تحت مهدد الحصار البحرى الذى فرضته قطع الأسطول الثانى الأمريكى .

وخرج الاتحاد السوفيتى من أزمة كوبا ، مقتنعاً أكثر من أى وقت مضى ، بفكرة الأدميرال الفريد ماهان Mahan A. عن أن القوة البحرية ، هى سبيل السيطرة على العالم ، والانتقال من مرحلة القوة الإقليمية ، إلى مرحلة القوة العالمية ، وذلك لما تتمتاز به القوة البحرية من المرونة في الحركة ، والقدرة على المناورة ، بعيداً عن قيود اليابس والتزاماته . وانطلاقاً من هذا الاقتناع ، بدأ الاتحاد السوفيتى يركز على تدعيم القوة البحرية ، بحيث أصبح الردع بالقوة البحرية ، عنصراً أساسياً في الاستراتيجية السوفيتية .

ويستمد المدخل الجنوبى للبحر الأحمر أهميته في الاستراتيجية السوفيتية من

موقع الدرعين العظيمين في ارض المصليين
التي هي ارض الخضر في الجبلين



كونه نقطة اختناق ، تتحكم في الحركة عبر البحر الأحمر ، الذى يعتبر ، أقصر وأسرع طريق إلى المحيط الهندى^(١) . فطريق البحر الأحمر يوفر حوالى ٧٠٪ من طول الرحلة الى تستغرقها السفن السوفيتية من البحر الأسود إلى المحيط الهندى عن طريق رأس الرجاء .

وللمحيط الهندى أهمية بارزة في الاستراتيجية السوفيتية ، يمكن حصرها في النقاط التالية :

١ - تتحكم مياه المحيط الهندى ، في مجموعة من أهم الممرات المائية في العالم ، التى تربط بحريا ، بين قواعد الارتكاز السوفيتية الواقعة على المحيط الهادى والبحر الأسود . . .

٢ - تقويض القوة الاستراتيجية للغرب ، وذلك بالضغط العسكرى على الدول الخليفة في المنطقة ، خاصة الدول البثولية منها ، وتهديدها الدائم بالخطر ، بفرض إجبار هذه الدول على فك ارتباطها بالغرب ، للخروج من دائرة التهديد بالخطر .

٣ - تأمين سلامة الياكس السوفيتى ، أمام خطر التهديد النووى المتمركز فوق سطح مياه المحيط الهندى ، وفي أعماقه ، وذلك بعد أن أدخلت الولايات المتحدة ، منذ منتصف الستينات ، نظام التسليح البحرى النووى ، الذى يقوم على الصواريخ بولاريس Polaris وبوسيدون Poseidon حيث يمكن لهذه الصواريخ ، أن تنطلق من الغواصات ، حتى لو تعرضت هذه الغواصات للإغراق .

٤ - الحد من التغافل الصينى في المحيط الهندى ، الذى يشكل بالنسبة للسوفيت

(1) Spencer, J. op. cit.,

• تمثل أهم القواعد البحرية السوفيتية على ساحل المحيط الهادى ، في قاعدتى فلادى فوستوك Vladivostok وبتروافوفسك كامتشاتكى Petro Pavlovsk · Kamchatsky اما قاعدة سفا ستبول Sevastopol فهي تعد أهم القواعد الاستراتيجية على البحر الأسود . يمكن مراجعة :
Newsweek, February 21 / 1977

تحدياً رئيسياً ، واستكمال الحصار السوفيتي المضروب حول الصين ، حيث يمثل المحيط الهندي أساساً ~~لنظام~~ الحصار .

٥ - حماية خطوط الملاحة التجارية السوفيتية في المحيط الهندي من ناحية ومهدد خطوط الملاحة التجارية الغربية من ناحية أخرى .

٦ - الحد من النفوذ الأمريكي في المحيط الهندي ، والتقليل من فاعلية التأثير السياسي للأسطول السابع خلال الأزمات الطارئة في المنطقة ، وذلك بفرض تحقيق نفوذ سياسي سوفيتي ، من خلال القوة البحرية ، وتوسيع نطاق العلاقات التجارية مع الدول النامية في المنطقة .

٧ - تدعيم النفوذ السوفيتي في الدول المنتجة للبرول ومهيئة المناخ العام ، لتحويل الاتحاد السوفيتي من دولة مصدرة للبرول إلى دولة مستوردة له . ويرجع احتمالات هذا التحويل تدهور انتاج حقول بحر قزوين وانخفاض الاحتياطي المؤكد للبرول السوفيتي من ٨٠ بليون برميل عام ١٩٧٣م الى نحو ٧٥ بليون برميل عام ١٩٧٧م .^(١)

ويأتي هذا التدهور في وقت يزداد فيه اسهلاك البرول ، سواء في الاتحاد السوفيتي أو في دول الكوميكون ، التي يلتزم الاتحاد السوفيتي بتزويدها بمحاجمها من البرول ، فضلاً عن كوبا ، إلى جانب ضرورة قيام السوفيت بتنفيذ تعهداتهم ، فيما يتعلق بتزويد بعض الدول الغربية بالبرول كإيطاليا وألمانيا الاتحادية واسرائيل . ويعتمد السوفيت على صادراتهم البرولية إلى هذه الدول الغربية للحصول على العملات الصعبة ، اللازمة لتمويل صفقات القمح الأمريكية . ويشير تقرير للاستخبارات المركزية الأمريكية^(٢) إلى أن الاتحاد السوفيتي سيبدأ في التوسع في استيراد البرول قبل حلول عام ١٩٨٥ .

وعلى ذلك ، فقد كان من الضروري أن يتواجد الاتحاد السوفيتي في المحيط

(١) منظمة الأنهار العربية المصدرة للبرول . المصدر السابق ، ص ٥٩ ، جدول ١٩ .

(٢) "Inside The U.S.S.R. - Time: Special Issue, June 23, 1980

الهندي في وقت كانت فيه قناة السويس مغلقة ، واستمرت هكذا لفترة طويلة ، لأن مصلحة الولايات المتحدة كانت تقتضي ذلك . وحين نجح السوفيت في تفادي طريق القناة المغلق والنفاذ إلى المحيط الهندي عن طريق العراق والخليج العربي ، كان لابد أن تسعى الولايات المتحدة إلى إعادة فتح القناة لتخفيف الضغط السوفيتي عن منطقة الخليج الحيوية .

وانطلاقاً من أهمية المسطح المائي الدافئ ، الذي يربط بين الموانئ والقواعد السوفيتية على المحيط الهادي من ناحية ، والبحر الأسود من ناحية أخرى ، فإن الباحث يتصور بأن الاتحاد السوفيتي سيوالى التركيز بكل قوته بحرية على هذا البحر المحيط ، وذلك لتأمين وضمان هذا الاتصال البحري الحيوي ، الذي ترتبط به مجموعة من المصالح الاستراتيجية الهامة (خريطه رقم ٣٩)

وتحقيق السيطرة السوفيتية على البحر المحيط (البحر الأسود ، البحر الأحمر ، الخليج العربي ، بحر الصين وبحر اليابان) يعنى بالمفهوم الجيوبوليتيكي ، تحويل اليابس السوفيتي إلى جزيرة عالمية ، على اعتبار أن اليابس الفاصل بين الاتحاد السوفيتي والبحر المحيط يشكل المجال الحيوي للاتحاد السوفيتي (خريطه رقم ٤١) .

وبافراض صحة هذا التصور الجيوبوليتيكي ، فإن الاتحاد السوفيتي سوف يضع على رأس مطالبته الاستراتيجية ، ضرورة تطوير واحتواء الوحدات السياسية ، التي تعزل الأراضي السوفيتية عن البحر المحيط .

ولكي يحقق السوفيت سيطرتهم على البحر المحيط ، لابد أن يدعم وجوده بالقرب من نقط الاختناق ، التي تكتنف هذا النطاق المائي والتمثلة في : المضائق التركية ، قناة السويس ، باب المندب ومضيق ملقا ، وهنا تأتي أهمية التدخل الجنوبي للبحر الأحمر في الاستراتيجية السوفيتية .

وإذا كان الاتحاد السوفيتي قد انحسر نفوذه في الوقت الحاضر عن التدخل الشألي للبحر الأحمر - بالرغم من محاولاته لطرق هذا الباب من ليبيا - فإن

الاتحاد السوفيتي قد نجح بامتياز في تدعيم نفوذه وسيطرته على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

ويحتفظ الاتحاد السوفيتي بقاعدة ضخمة في عدن ، وهي تضم قاعدة (بين الجبلين) الجوية ، وقاعدة (التواهي) البحرية ، فضلا عن قاعدة بحرية وجوية في المكلا . كما تغيد بعض التقارير الاوربية⁽¹⁾ عن قيام السوفيت ببناء محطات للمراقبة الاليكترونية ومركز للاتصالات فوق جزيرة سوقطرة . ويحتفظ كوبا أيضا بقاعدة عسكرية في اليمن الجنوبية ، تضم مطارا حريا ، ومركزا لتدريب القوات الخاصة بمنطقة يافع السفلى بالرميلة .

واستطاع السوفيت تدعيم وجودهم على الجانب الاغربي من المدخل الجنوبي ، وقد بدأ هذا الوجود في الصومال ، حيثما عقد معاهدة صداقة وتعاون بينه وبين الصومال عام ١٩٧٤ م ، مستغلا حاجتها إلى الدعم العسكري في صراعها مع اثيوبيا حول إقليم أوجادين . واستطاع السوفيت من خلال هذه الصداقة ، أن يقيموا قاعدة بحرية في بربرة ، مع حصولهم على تسهيلات بحرية وجوية في مقديشو .

ويعمىء نظام يسارى في اديس ابابا عام ١٩٧٤ م ، اكتمل للسوفيت تحقيق السيطرة على الجانب الاغربي من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، وأصبح هناك تكتل يسارى في المنطقة يضم عدن ومقديشو واديي ابابا . وقد حاول السوفيت تدعيم هذا التكتل لمواجهة الحلفاء القائمة بين اديس ابابا ومقديشو ، وذلك بإعطائه شكل التحالف الإقليمي ، فيما يسمى بالسلام السوفيتي Pax Sovietica . ولكن سقوط الصومال من هذا التحالف قد أضعف من قوة هذا التكتل اليسارى .

ولا شك أن خروج الصومال من دائرة النفوذ السوفيتي ، قد أضعف من سيطرة السوفيت على هذه المنطقة الاستراتيجية ، ولكن مع ذلك فإنه لو كان على الاتحاد السوفيتي أن يختار بين الصومال واثيوبيا فإنه سيختار حيا الثانية ، لتقل

(1) Ibid.

موضعها في المنطقة ، ولوقعها الذي جمع بين خصائص الموقع البحري والموقع البري ، فأثيوبيا تشرف بحجة بحرية طويلة على المدخل الجنوبي ، فضلا عن تحكمها في جزء كبير من منابع ممر النيل ، وهو الأمر الذي يمكن استخدامه كعامل ضغط على دول الساحل العربي للبحر الأحمر ، ممثلة في كل من السودان ومصر . بل أن هذه الخاصية تتيح للاتحاد السوفيتي عن طريق اديس أبابا ، طرق الباب الشمالي للبحر الأحمر بالضغط على مصر عن بعد .

ويمتتع الاتحاد السوفيتي بتسهيلات بحرية في كل من ميناءى عصب ومصوع على ساحل أريتريا ، كما يقوم بتجهيز إحدى جزر أرخبيل دهلك لاستخدامها كقاعدة بحرية في جنوب البحر الأحمر .

٣- الصين: يمكن القول بأن الصين تكاد تكون الدولة الكبرى الوحيدة الواقعة خارج نطاق الاستقطاب الثاني ، والتي تلعب دورا مميزا في منطقة المحيط الهندي - بما في ذلك منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر - كأحد رؤوس المثلث الاستراتيجي الذي يؤثر بوضوح في المنطقة .

وتحاول الصين النفاذ إلى المنطقة من خلال الثغرة التي خلقتها نظام الردع النووي بين المعسكرين العملاقين ، وما ترتب عليه من انفراج ثم وفاق ، يقوم على احتواء الصراعات والتوترات الدولية بوسيلة التفاهم والاتفاق بين موسكو وواشنطن .

والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر في مفهوم الاستراتيجية الصينية يعنى البوابة التي ينفذ منها الاتحاد السوفيتي إلى المحيط الهندي ، لإحكام دائرة الحصار حول الصين الشعبية من ناحية الجنوب والغرب . لذا ، فإن هدف الصين يتمثل في الحد من النفوذ السوفيتي في منطقة المدخل الجنوبي على أمل غلق هذه البوابة في مراحل تالية أمام التغلغل السوفيتي في المحيط الهندي .

والصين الشعبية في محاولتها لتحقيق هذا الهدف تسعى إلى التحالف مع دول أوروبا الغربية ، التي تتمتع سياسة يغلب عليها الطابع الاوروي على الطابع الاطلنطي . وتطرح الصين لهذا التحالف فكرة إنشاء محور دولي قوامه العالم

الثالث وأوروبا الغربية ، الذى أطلق عليه الصينيون اسم « العالم الثانى » ، وذلك للوقوف بوجه العالم الأول ، الذى يضم الولايات المتحدة والاتحاد السوفىئى ، باعتبارهما يمثلان الإمبريالية والرأسمالية والاشراكية العالمية . وفى سبيل تحقيق هذا الهدف أيضا ، قام الزعيم الصينى « تنج سياوينج » فى مطلع عام ١٩٧٩ م بطرح استراتيجية جديدة ، تقوم على أساس تشكيل جبهة دولية عريضة تناصب موسكو العداء ، بحيث تكون الصين والولايات المتحدة نواتها السياسية .

وتعتمد السياسة الصينية فى منطقة المدخل الجنوبى على بذل المساعدات الفنية التى تحتاجها دول المنطقة المتخلفة ضمن مشروعات التنمية ، كإنشاء الطرق والمصانع وبناء المستشفيات ، وتكاد تشمل هذه المساعدات كل دول المدخل الجنوبى تقريبا بما فى ذلك الدول التى يحتفظ الاتحاد السوفىئى بوجود قوى بها ، كاثيوبيا واليمن الجنوبية . ولكن الشئ المؤكد حتى الآن أن الوجود الصينى فى هذه المنطقة لا يقاس بحجم الوجود الأمريكى أو السوفىئى ، وقد يرجع ذلك إلى عدم وجود استراتيجية صينية واضحة المعالم بالنسبة لهذه المنطقة^(١) ، لأن موقف الصين لا تحدده إلا ضرورة داخلية وخوف حقيقى من الاحتواء السوفىئى .

* * *

(١) Labrousse, H., op. cit., p. 108

خاتمة

نحو تصور لمستقبل
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

خاتمة

نحو تصور مستقبل منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر :

بناء على كل ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر قد توافرت له المزايا والخصائص الجغرافية السياسية التي جعلته دائما مطلبا أثيرا ، ونقطة ارتكاز ، تتحرك حولها صراعات القوى الكبرى ومواجهاتها ومناوراتها ، وحلبة للتنافس فيما بينها ، تحقيقا لمصالحها الايدولوجية والاقتصادية والسياسية والعسكرية المعقدة والمتزايدة . لذا كان تاريخ المدخل الجنوبي للبحر الأحمر اختزالا مثاليا لجزء كبير من تاريخ العلاقات الدولية ، التي تقوم منذ القدم على توازن القوى بين الدول صاحبة النفوذ ، سواء كان هذا التوازن بسيطا Simple Balance . أو توازنا مركبا Multiple Balance .

ولا شك أن محاولة بناء تصور لمستقبل منطقة المدخل الجنوبي ، يشكل في حد ذاته مطلبا محفوها بالصعاب الموضوعية ، لأن هذا التصور لن يقوم على معطيات محددة وثابتة تقتصر على منطقة المدخل الجنوبي بمفهومه الجغرافي ، بل لابد أن يشمل هذا التصور المدخل الجنوبي من وجهة النظر الجيوليتكية الواسعة والمعقدة .

ويتصور الكاتب أن تدهورا سيطرا على أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في المستقبل غير البعيد . ويأتي هذا التصور على الرغم من أن كثيرا من الدلائل المطروحة تشير الى عكس ذلك .

فقناة السويس يمرى توسيعها بحيث يمكن لها أن تستعيد جزءا كبيرا من حركة النقل البحري مما يؤدي إلى انتعاش طريق البحر الأحمر . والاتحاد السوفيتي - وفقا لبعض التوقعات سيدخل قبل نهاية هذا القرن في عداد الدول المستوردة للبرول ، وبالتالي سوف يزداد اعماقه على بتقول الخليج وشبه الجزيرة وعلى

طريق البحر الأحمر ، الذى يمثل بالنسبة له أقصر وأسرع طريق يربط المنطقة الصناعية الرئيسية على البحر الأسود بمحور البترول فى الخليج وشبه الجزيرة . وفى هذا أيضا مؤشر على تزايد أهمية البحر الأحمر ، وزيادة التكالب عليه ، بعد أن يصبح الشريان الرئيسى للبترول سواء للشرق أو للغرب .

وطرح فكرة تدهور أهمية المدخل الجنوبى لا تتعارض مع هذه المؤشرات التى تتناول طريق البحر الأحمر بصفة عامة ، لأن هذه الفكرة تقوم على أساس أنه يمكن الفصل بين المدخل الشمالى والجنوبى يمثل ما يمكن التمييز بين أجزاء من البحر الأحمر بعضها عن بعض .

وفكرة تدهور المدخل الجنوبى للبحر الأحمر مستمدة أساسا من أهمية خاصة يفرضها الكاتب لمشروع خط أنابيب البترولين Petrolin ، الذى سترتب عليه تغييرات أساسية فى البنية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر .

وهذا المشروع من وجهة نظر الكاتب لا تقل أهميته كثيرا عن المشاريع الإنشائية الكبرى التى تناولت بالتغيير وجه الأرض فى هذا الجزء من العالم ، كمشروع قناة السويس الذى أحدث تغييرا جذريا فى حركة النقل البحرى فى العالم . فإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها الاستراتيجية من البترول باعتباره يدخل كسلعة أساسية ضمن الشحنات المارة بالقناة ، فإن خط البترولين هو قناة للبترول بالتخصص . وإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها من قدرتها على اختزال المسافة التى كانت تقطعها السفن بالدوران حول رأس الرجاء ، فإن خط البترولين يحقق اختزالا فى المسافات يصل الى ما يقرب

• يربط هذا الخط - المتوقع الانتهاء منه فى ١٩٨١ م- بين حقول الفوار فى الشرق وميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر غربا . ويبلغ طول هذا الأنبوت حوالى ١٢١٥ كيلومترا وقطره ١٢٠ سم ، وتبلغ طاقته حوالى ٣٥ مليون برميل يوميا . وقد روى فى إنشاء هذا الخط دفن الأنبوت تحت الأرض لتجنب أى محاولات تخريبية . ويتخلل الخط من أبقين إلى ينبع ١٢ محطة ضخ . يمكن مراجعة :

- المدينة المنورة . - العدد ٤٧٥٥ . - الثلاثاء ١ محرم ١٤٠٠ هـ .

- Saudi Business & Arab Economic Report, No. 35, November 30, 1979

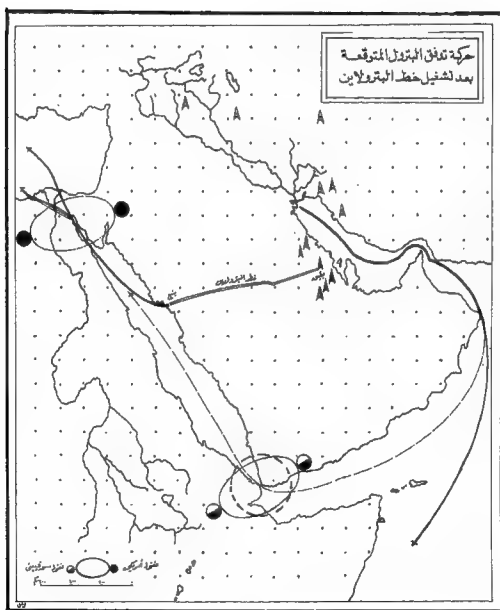
من ١٧٠٠ كيلو متر من طول المسافة الى تقطعها الناقلات بالدوران حول شبه جزيرة عدن .

ولأن مشروع البتروليين يعتمد على قناة السويس وخط سوميد في تصريف البترول الذى يحمله هذا الخط ، فإنه من الواضح أن هذا المشروع سيكون بمثابة « حقنة تخدير » للنصف الجنوبي من البحر الأحمر - بما في ذلك باب المندب - الذى سيفقد بعض أهميته نتيجة لفقدان جزء كبير من شحنات البترول المارة به . وفى مقابل ذلك ، فإن النصف الشمالى من البحر الأحمر سيشهد - نسبيا - انتعاشا ملحوظا نتيجة الاعهاد عليه في تصريف معظم بترول خط البتروليين .

ولعل الغرض الأساسى الذى أقيم من أجله خط البتروليين لا ينحصر فقط في الوفورات الاقتصادية العديدة المترتبة عليه ، بل أيضا من أجل تفادى مرور جزء كبير من البترول المنتج عبر هذا الطريق المختل ، الذى تعترضه كثير من العقبات السياسية والأمنية ، التى من شأنها مهدد انسياب هذه السلعة الأساسية سواء بالنسبة للدول المصدرة أو الدول المستوردة . وتركز هذه العقبات بصفة أساسية في نقط الاختناق بحكم قوة تحكمها وسيطرتها على الطريق البحرى ، حيث يسهل خنق حركة الملاحة من خلالها ، سواء بزرع الألغام البحرية أو بإغراق سفينة عبر المضيق لمرقلة المرور أو بغيرها من الوسائل التى لا تعجز عنها أى مجموعة فدائية .

ولا يمكن اغفال الدافع السياسى وراء هذا المشروع ، فالان معظم الزيت المستخرج من منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية يصدر للغرب فإنه من الحكمة تفادى مرور هذا البترول عبر هذا الطريق البحرى الطويل - بما في ذلك المدخل الجنوبى - الذى يقع جزء كبير منه تحت سيطرة الاتحاد السوفىي بنفوزه وايدولوجيته وقواعده العسكرية (خريطه رقم ٤٠) .

وإذا كانت المصالح الغربية تقتضى تقليل الاعهاد على المدخل الجنوبى في تصريف بترول الخليج وشبه الجزيرة ، فإن من مصلحة الغرب أيضا زيادة الاعهاد على المدخل الشمالى للبحر الأحمر ، الذى أصبح أكثر استقرارا وأمنا



بالنسبة للمصالح الغربية ، بعد أن انتهت حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وبعد أن أصبح للولايات المتحدة وجود قوى على جانبي هذا المدخل .

وتقليل اعتماد الغرب على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذى يحتفظ السوفيت بنفوذ قوى فيه ، يعنى إضعاف أحد الأسلحة التقليدية التى يستخدمها السوفيت فى استمرار التوازن الدولى . ومن هنا فإنه إذا كان موقف السوفيت سيضعف على طريق البترول فإنه ليس من المستبعد أن يقوم الاتحاد السوفيتى بزحزحة منطقة نفوذه تجاه منابع البترول ذامها ، وأغلب الظن أن الاتحاد السوفيتى سوف يستخدم كلاً من طريق البحر الأحمر وطريق الرافدين للوصول إلى منابع البترول ، بحيث تصبح المنايع بين فكى كاشة . فعلى طريق البحر الأحمر ، يحاول الاتحاد السوفيتى زحزحه مجال نفوذه فى منطقة المدخل الجنوبي تجاه الشرق عن طريق الأرض الصوماليه الأكثر قربا من منابع بترول الخليج . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا قام السوفيت فى صيف عام ١٩٨٢م بمساعدة هجوما إثيوبيا على الصومال اشرك فيه المنشقون الصوماليون بمساعدة مستشارين كوبيين ولمان شرقيين . وفى هذا الصدد ، فإنه ليس من المستبعد أن تقوم موسكو بحركة مماثلة على الشاطئ المواجه لتحريك منطقة نفوذها تجاه الشرق ، وذلك بدفع اليمن الجنوبيه إلى مهاجمة عُمان ، التى هى مثل الصومال ، أكثر قربا من منابع البترول من ناحية والأكثر استعدادا لتقديم تسهيلات لقوة الإنتشار السريع الأمريكيه فى الشرق الأوسط ، أما فيما يتعلق بطريق الرافدين ، فإن موسكو بعد أن خطت عليه أول خطوه باحتلالها أفغانستان ، تسعى الآن إلى استغلال ظروف الحرب العراقية - الإيرانية لتوطيد مواطئ اقدامها على هذا الطريق . وهى فى ذلك تمارس سياسة (الحليف المزدوج) التى تعتمد على مساعدة الطرفين المتنازعين ، وهى نفس السياسة التى اتبعها موسكو من قبل بين مقديشيو وأديس أبابا فى منطقة المدخل الجنوبي . ومن ناحية أخرى فإن الاتحاد السوفيتى سيجاول جاهدا طرق الباب الشمالى للبحر الأحمر ، بالضبط على مصر ، سواء عن طريق ليبيا أو الحبيشة . ولذا فليس من المستبعد أن تنتقل بؤرة الصراع العالمى من المدخل الجنوبي إلى المدخل الشمالى للبحر الأحمر

وإذا صح التوقع الخاص بتدهور أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فإن حدة التكاليف من جانب القوتين العظميين على المدخل الجنوبي ستخف تدريجيا ، وبالتالي ستخف حدة المنازعات الإقليمية المسلحة القائمة بين دول المدخل ، حيث أن هذه المنازعات تستمد حداثتها وعنفوانها من قيام القوى العظمى بتغذيتها والنفخ في نارها

وعلى الرغم من توقع تدهور أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فإن الكاتب يعتقد أن دول المدخل الجنوبي ستحاول أن تتبع نهجا محايدا على نمط الحياد اليمى الشمالى ، الذى يقوم على عدم الاتفاق الكامل مع المعسكرين الكبيرين بهدف الحصول على أكبر فائدة ممكنة من المعسكرين المتصارعين ، والذى سيسعى كل منهما من ناحيته إلى تهيئ هذا الموقع الحامد استراتيجيا لأجل غير معلوم . ويبنى الكاتب تصوره الخاص بالمنهج الحيادى المتوقع على أساس أن دول المدخل الجنوبي تعاني كثيرا من مشاكل التخلف والفقر الذى يصل ببعض سكان هذه الدول إلى حد الموت جوعا ، وعدم القدرة على الاستمرار فى تنفيذ مخططات القوى الكبرى .

• • •

مصادر البحث

مصادر بالعربية :

- ابراهيم العناني « النظام القانوني للجزر » - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ص ١١١ - ١٢١ .
- أ. د. كوبر جغرافية النقل البحرى . - مترجم . - الاسكندرية الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٨ م
- أحمد يوسف التطورات الأخيرة فى الجنوب المختل - السياسة الدولية - العدد ١٠ ، ١٩٦٧ ، صص ١٤١ - ١٤٧ .
- السيد رجب الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب - ١٨٤٠ - ١٩٠٩ م - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠ م .
- السيد مصطفى تكوين اليمن الحديث - اليمن والامام يحيى (١٩٠٤ - ١٩٤٨ م) . القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ م .
- جرجس فهم « اوقيانوغرافية البحر الأحمر » - الدوة المائية فى الدول العربية - القاهرة : المنظمة العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢ م .
- جلال يحيى البحر الأحمر والاستعمار . - القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ، ١٩٦٢ م .
- جلال يحيى التنافس الدولى فى شرق افريقيا - القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٥٦ م .
- جلال يحيى سواحل البحر الأحمر - القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ، ١٩٦٠ م .

- جمال حمدان . اسراتيجية الاستعمار والتحرير . - القاهرة : دار الهلال . ١٩٦٨ م .
- جمال حمدان . جغرافية المدن - القاهرة . - عالم الكتب ، ١٩٧٨ م .
- جون ديوك أنطوني . البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي - دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٥ ، ١٩٧٦ م ، ص .
- ص : ١٨٩ - ١٩٦ .
- جيمس فيرجيف الجغرافيا والسيادة العالمية . - مرجم . - القاهرة : النهضة العربية - ١٩٥٦ م .
- حسن أحمد . الصراع بين شطرى اليمن - جذوره وتطورات : القاهرة : مركز الدراسات السياسية والاسراتيجية ، ١٩٧٩ م .
- حسن سيد ، سيد
- الأوقيانوغرافيا الطبيعية - القاهرة : دار المعارف ، ١٩٦٩ م .
- حمدى الطاهر . جيبوتي - أمن البحر الأحمر - القاهرة : المطبعة العربية الحديثة ، ١٩٧٧ م .
- زاهر رياض . دولة حبشية في اليمن . - المجلة التاريخية المصرية للدراسة التاريخية - الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩ م ، ص ص ١٠١ - ١٣٠ .
- سعد حامد . العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب والساحل الشرق الإفريقى - محاضرات العام الدراسى ١٩٧٧ - ١٩٧٨ م - القاهرة : معهد الدراسات والبحوث العربية .
- سمعان بطرس . مستقبل جيبوتي بين أثيوبيا والصومال - السياسة الدولية ٧ يناير ، ١٩٦٧ م . ص ص ١٥٢ - ١٦١
- شوق عطا الله . الوثائق التاريخية والسياسية - مصر والبحر الأحمر (١٨٦٣ - ١٨١٩ م) القاهرة ، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، ١٩٥٩ م .

• صلاح الدين فهمى استراتيجية البحر الأحمر في إطار حرب أكتوبر -
١٩٧٣م - بحث مقدم الى سيمينار الدراسات العليا
للتاريخ الحديث ١٩٧٩م - كلية الآداب جامعة عين
شمس .

• صلاح العقاد . التيارات السياسية في الخليج العربى - القاهرة : الانجلو
المصرية ، ١٩٦٥م .

• عبد الرحمن صادق . جغرافية المملكة العربية السعودية - الجزء الأول -
الرياض دار المريخ ، ١٩٧٢م .

• عبد العظيم رمضان حركة المد والجزر التاريخية بين طريق السويس ورأس
الرجاء الصالح - السياسة الدولية ، فى العدد ٥٤
١٩٧٨م ص ٦٨ - ٨٠ .

• عبد الكرم الاريايى . التنمية الاقتصادية وإحطة الخمسية الأولى فى الجمهورية
العربية اليمنية : - دراسة تحليلية . - مجلة دراسات الخليج
والجزيرة العربية ، العدد ٢٢ ، ١٩٨٠م ص ٨٥ -
١١١ .

• عبد الله التقيسى . ايريا بشأن جزيرى عربى - دراسات الخليج والجزيرة
العربية - العدد ٨ ص ٦٥ - ٧٩ .

• عبد الله شاكى . النظرية العامة للمضايق - جامعة القاهرة - كلية الحقوق
١٩٧٤م .

• عبد الملك عودة . اليويا من الامبراطورية للجمهورية الفيدرالية - السياسة
الدولية ، العدد ٤٣ - يناير ١٩٧٦م ، ص ٨٤ -
١٠٣ .

• فاروق عثمان . عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٩ -
١٩١٨م ، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ،
١٩٧٦م .

• فيفلىد ، ر . بيرسى . ج الجيوبولتيكا . مترجم - القاهرة دىز الكرنك ؛ ١٩٦٢م

- ماجدة محمود . ابعاد اصراع في القرن الافريقى ، رواية الأطراف المحلية ، دراسات افريقية - القاهرة ، الجمعية الافريقية ، ابريل ١٩٧٩ م ص ص : ١٣٥ - ١٥٢ .
- محمد التوفيقى . المعجم الذهبى بيروت : - دار العلم للملايين ، ١٩٦٩
- محمد حافظ . مبادئ القانون الدولى العام - القاهرة : - دار النهضة ، ١٩٦٤ .
- محمد سعيد . أصول المشكلة الاريرية ومستقبلها - بحث مقدم للمؤتمر الجغرافى الاسلامى الأول - الرياض - جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ١٣٩١ هـ .
- محمد صلى الدين . افريقيا بين الدول الأوربية ، القاهرة - مكتبة مصر ١٩٥٩ م ص : ٨ .
- محمد صلى الدين . توازن القوى في البحر المتوسط ، القاهرة ، جامعة الدول العربية ، محاضرات الموسم الثقافى الأول . الجزء الأول : ١٩٧٧ م ص ٥٥ - ٧٥
- محمد عبد الفتاح . محور شرم الشيخ - رأس ستينان - القاهرة : المجلة العسكرية للقوات المسلحة - نوفمبر ١٩٧٣ - ص ص ٤١ - ٥٢ .
- محمد على . جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية - دراسات في التنمية الاقليمية ومشاكلها ، بيروت ، دار الأمم ، ١٩٧٢ م .
- محمد على . الثورة في الجنوب والانتكاسة في الشمال . - بيروت ، دار ابن خلدون ، ١٩٧٢ م .
- محمد متولى . حوض الخليج - الجزء الأول - القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٧٥ م .
- محمد مصطفى . اليمن ، الدولة والمجتمع - القاهرة ، النهضة العربية ، ١٩٧٥ م .

- محمود توفيق . البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية - القاهرة : مجلة السياسة الدولية في العدد ٥٧ يوليو ١٩٧٩ م ص ص ٢٤ - ٤١ .
- محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م .
- محمود ربيع . جغرافية النقل البحري - معرجم ، الاسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، ١٩٧٨ م .
- محمود عبد الفضيل النفط والمشكلات المعاصرة للتنمية العربية - الكويت المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ١٩٧٩ م ص ص ٧٦ .
- محمود علي . قصة القرن الافريقي ، القاهرة - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .
- نائلة صبرة . المساعدات المالية العربية الى دول البحرالأحمر الافريقية - السياسة الدولية ، العدد ٥٩ ، يناير ١٩٨٠ م ص ص ٢٨ - ٣٥ .
- نبيه الاصفهاني . الجذور التاريخية لأوجادين في الاستراتيجية الدولية - السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ص ص ٥٤ - ٦٤ .
- نجوى ابراهيم . مشكلة اللاجئين في القرن الافريقي - السياسة الدولية . أبريل ١٩٨٠ م ص ص ٩٦٤ - ٧٥٩ .
- نقولا زيادة . تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي ، مجلة دراسات الخليج - العدد الرابع ١٩٦٩ م .

مصادر بغير العربية :

- * Abir, M. Oil Power and Politics in Arabia, the Red Sea and the Gulf.- London : Frank Cass and Company Limited, 1974.
- * Boateng, E. A Political Geography of Africa.- London:Cambridge Univ. Press, 1977.
- * Daly, R., The Floor of the Ocean:New Light on old Mysteries.- U.S.A.: University of N. Carolina Press, 1942.
- * Drysdale J. The Somali dispute.- London:Pal Mall Press, 1964.
- * Falcon N. and others."A Discussion on the Structure and Evolution of the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopian Rift Junction" Philosophical Transaction of the Royal Society, No 1181 vol. 267, pp. 1-417, London: The Royal Society, 1970. (Phil. Thans. Roy. Soc.)
- * Fessehazion, T."The Eritean Struggle for Independence and Liberation".- Horn of Africa, April-June, vol. 1 No. 2, 1978.
- * Fisher, w. The Middle East:A Physical, Social and Regional Geography.- London:Methuen & Co. Ltd. 1966.
- * George, H. A Historical Geography of the British Empire.- London Methuen and Co. Ltd., 1924.
- * Jackson, w. "Whithet Political Geography". Annual of the Association of American Geographers, vol. 48.
- * Labrousse, H. Le Gulf et le Canal:La Reouverture du Canal de Suez et la Paix Internationale.- France:Press University, 1973.
- * Legum, C."The Middle East and The Horn of Africa"-International Politics in the Red Sea.- Niddle East Conteemporary Survey 1976-77, London.
- * Lewis, I. The Modern History of Somaliland:From Nation to State, N.Y: Fredric A. Praeger, 1965.
- * Lewis, I. The Somali Conquest of the Horn of Arfica, Journal of African History, 1-2, 1960, pp. 213-229.
- * Lewis, The Strategic Balance in the Mediterranean.- Washington D.C.: American Interprise for Public Policy Research, 1976.
- * Marston, T. Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, Connecticut:The Shoe String Press, Inc., 1954.
- * Morgan, E. The 1977 elections in Djibouti:A Tragi-Comic End, to French.- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.
- * Muir, R. Modern Political Geography.- London:The Macmillan Press, Ltd., 1975.
- * Prescott, J. The Political Geography of the Oceans.- N.Y. :A Halsted Press Book, 1975.

* Selim, a. Physical & Chemical Oceanography of the Red Sea.- Oceangr. Mar. Biol. Ann. Rev. 1970, pp. 81-201.

* Shams,F. "Conflict in the African Horn".- Current History, December 1977, pp. 199-204.

* Spencer, J, "Reassessment of the Ethiopian-Somali".- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

* Taylor, D. The British in Africa.- London:Rebert Hale Limited, 1962.

* Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Jrsey:Prentics-Hall Inc. 1955. * Wittlessey, D. he Earth and the State.- Washington

D.C.:Henry Holt and Company. Inc., 1944.

* Widstand C. (editor) African Boundary Problems.- Uppsala:The Scandinavian Institute of African Studies, 1969.

* * *

الوثائق والتقارير والحوليات والدوليات والصحف :

١ - مصادر بالعربية :

- المدينة المنورة : العدد ٤٧٥٥ - الثلاثاء ١ محرم ، ١٤٠٠ هـ
- الأهرام الاقتصادى : العدد ٤١٩ - مارس ١٩٧٥ م
- الأهرام الاقتصادى : «الموانئ والنقل البحرى» - عدد خاص - أكتوبر ، ١٩٧٩ م
- المكتب المركزى العربى للإحصاء : أضواء على جيوتى وجزر القمر - القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ م
- وزارة الإرشاد القومى والأعلام : التقرير السنوى لاتحاد الجنوب العربى ٦٥ - ١٩٦٦ م ، عدن
- منظمة الاقطار المصدرة للبترول : تطورات الطاقة : استهلاك وسياسيات ومصادر الكويت ، ١٩٧٨ م .
- هيئة قناة السويس : النشرة السنوية ، ١٩٧٨ م

٧ - مصادر بغير العربية :

- * Arab Information Centre.Peoplés Democratic of Yemen.- N.Y., 1973.
- * Arab Information Centre.British Imperialism in Southern Arabia.- N.Y.: The Ressearch Section, November, 1965.
- * Black Sea Pilot Tenth ed. 1955.
- * Dover Strait Pilot, Thirteenth ed., 1947.
- * Persian Gulf Pilot, Tenth ed., 1955.
- * Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Seventh ed., 1921.
- * Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967.
- * Demographic Year Book, 1977.
- * Digest of International Law, vol, 4, 1965, pp. 423-447.
- * The New Encyclopaedia Britinica, Chicago:Encyclopaedia Britinica Inc., 1976, in 30 vol. Micropaedia vol. 1-10, Marcopaedia vol. 1-19, Index vol. 30.

- * The Middle East Year Book, 1980, London:International Communications (ic) Magazines Ltd..
- * The Middle East Annual Review 1975-76, pp.217-220.
- * The Middle East Contemporary Survey, 1976-77, pp.58-67.
- New African Year Book, 1978, London:International Communications (ic) Magazines Ltd. .
- * The Europa Year Book, 1978, A Word Survey, London:Europa Publications Limited, vol. II.
- * Africa Contemporary Record, 1974-75, London:Rex Collings, 1975.
- * Africa Contemporary Record, 1975-76, London:Rex Collings, 1976.
- * Encycopaedia of the Nations, Asia & Australasia.-London:The New Caxton Library Service Limited ACLS, vol: 4. 1971.
- * Encyclopaedia of the Nations, Africa, London:The New Caxton Library Service Limited NCLS, vol. 4., 1971.
- * Somali Annuaire France:Arab Chambre de Commerce. Franco-Arabe 1975-1976, pp. 260-272.
- * Statistical Abstract for Arab Countries, 1970-75, Cairo:Council Arab of Economic unity.
- * Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, Cairo:Council Arab of Economic Unity.
- * U.N. World Energy Supplies 1973-1978.
- * U.N. Demographic Year Book, 1977.
- * U.N. (F.A.O.) Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.
- * The Port of Aden Handbook, 1967.
- * The Port of Aden Handbook, 1968.
- * Minister du Part de Commerce de Djibouti,Statistiques Portuaires, 1979.
- * Daily Telegraph November 20, 1979.
- * Financial times November 6, 1979.
- * International Herald Tribune, February 13, 1980.
- * NewsWeek, September 24, 1979.
- * Saudi Bussiness & Arab Economic Report, No. 35, 30 November, 1979.
- * Time "Spezial Issue", June 23, 1980.

* * *

محتويات الأشكال والخرائط

رقم الشكل .	رقم الصفحة
جنوب البحر الأحمر وعظيم عدن .	١٣
مضيق باب المندب	١٧
منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر	١٩
مضيق جبل طارق	٢٦
المضائق التركية و بحر صقلية	٣٠
مضيق هرمز	٣٦
أنماط العلاقات على الطريق البحري الداخلى	٤٢
المراحل الجغرافية التاريخية	
أولاً : البحر داخلية .	٥١
ثانياً : البحرية	٥٩
ثالثاً : المرحلة البحرية	٧٠
موقع البحر الأحمر في المفهوم الجغرافى السياسى ..	٨٨
خطوط الأحاق في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر	٩٢
تصور لخط التعريف المائى قبل عملية فتح المضيق.	٩٥
الجزر في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر	٩٨
جزيرة يريم	١٠٠
جزر منطقة الإرتباط الرئيسى	١٠٤
جزر منطقة الإرتباط الثانوى.	١١٠
الجهات الساحلية في منطقة المدخل الجنوبي ..	١٢٠
المنافذ البحرية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.	١٣٠
طرق المواصلات في منطقة المدخل الجنوبي ..	١٤١
التيارات السائدة في يناير	١٤٧
التيارات السائدة في يوليو	١٤٧
حدود المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ..	١٥٩
موارد المياه والزراعة في اليمن الجنوبية ..	١٦٥
توزيع السكان حسب المحافظات باليمن الجنوبية ..	١٧٣
توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادى ..	١٧٣
توزيع السكان حسب النوع والسن ..	١٧٣
حدود المنطقة السياسية لجيبوتي ..	١٧٩
الملاحم الجيوبوتية لمنخفض الدناكلى ..	١٨٦
التقسيم القبلى في جيبوتي ..	١٩٤
توزيع السكان حسب المحافظات ..	١٩٤

رقم الصفحة	رقم الشكل
٢٠٧	حدود المنطقة السياسية لليمن الشمالية ..
٢١١	المنطقة السياسية لليمن الشمالية وموقع العاصمة ..
٢٢٠	ارتباط السكان بالتربة ..
٢٢٦	حدود المنطقة السياسية للصومال ..
٢٣٣	المنطقة السياسية للصومال ..
٢٤٠	توزيع سكان الصومال ..
٢٤٥	حدود الأقليم السياسي لاثيوبيا ..
٢٤٩	المنطقة السياسية لاثيوبيا وموقع العاصمة ..
٢٥٩	توزيع اللغات والأديان في اثيوبيا ..
٢٦٥	ارتباط السكان بالتربة في اثيوبيا ..
٢٦٨	مناسب الارتفاع في منطقة المدخل الجنوبي ..
٢٩٦	موقف القوتين العظميين إزاء المدخلين الشمال والجنوبي للبحر الأحمر ..
٣٠٠	تصور جيوبوليتيكي للاستراتيجية السوفيتية تجاه المياه الدافئة ..
٣١٠	حركة تدفق البترول المتوقعة بعد تشغيل خط البترولين ..

رقم الايداع ٨٤/٢٢٦٩

مطبعة نزهة مصر

الكتاب الذى بين ايدينا يتناول موضوعا حيويا ذا قيمة عملية فى تصور ورسم سياستنا نحو هذا الجزء الحيوى من العالم ، وهو المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، المدخل الذى يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندى ، افريقيا بآسيا ، الدول العربية بالدول الآسيوية والافريقية غير العربية ، معبر التجارة العظيم بين البحار الدفينة والبحار المعتدلة فالباردة عبر قناة السويس ، طريق التوابل والبخور فى التاريخ القديم والوسيط ، تجارة العالم الآسيوى فى مطلع التاريخ الحديث ، ثم طريق البترول فى التاريخ المعاصر . ومن ثم كان المدخل الجنوبى مطمحا لاطماع التجار والدول الاستعمارية التى تسابقت من أجل الحصول على موطن قريب من سواحله ، وذلك فى عصر الإمبراطوريات الاستعمارية التقليدية ، ثم مناورات الدول الكبرى فى عهد القواعد البحرية والاحلاف فى الوقت الحاضر . ولا شك أن كل هذا قد أثر على شكل الدولة أو نظام الحكم فى البر الذى يحف بهذا المدخل ، واثروا سياساتها ، بل أثر فى سياسات الدول التى تطل على البحر الأحمر .

ودراسة مثل هذا الموضوع ينبغي أن تكون على أساس جغرافى متين ، لأن الاساطيل والجيوش تتحرك فوق سطح الأرض ، وهذه حقيقة تاريخية راسخة . وهذا ما فعله المؤلف فقدماته الجغرافية متينة واضحة ، ورؤيته التاريخية شاملة وتحليله السياسى دقيق ولذا جاء بحثه متكاملا . وقد صور معلوماته الجغرافية السياسية احسن تصوير فى الخرائط العديدة التى ضمنها كتابه ، وهذه الخرائط تدل على رسوخ قدمه بوصفه جغرافيا ، ففيها دقة البيانات ، وسعة الخيال المكاني والتمكن والتعمق فى الرؤية الجغرافية .

د. محمد السيد غلاب

